



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 11 maggio 2011  
(OR. en)**

**9982/11**

**Fascicolo interistituzionale:  
2011/0110 (NLE)**

**AVIATION 128  
RELEX 477  
AMLAT 45**

**PROPOSTA**

---

|                |   |
|----------------|---|
| Mittente:      | Commissione europea   |
| Data:          | 6 maggio 2011   |
| n. doc. Comm.: | COM(2011) 253 definitivo  |
| Oggetto:       | Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla firma dell'accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica federativa del Brasile, dall'altra |

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera al Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2011) 253 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 6.5.2011  
COM(2011) 253 definitivo

2011/0110 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla firma dell'accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica federativa del Brasile, dall'altra**

## RELAZIONE

### 1. Contesto della proposta

- Motivazione e obiettivi della proposta

L'accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica federativa del Brasile (in appresso il "Brasile"), dall'altra, è stato negoziato dalla Commissione previa autorizzazione del Consiglio nell'ottobre 2010. Attualmente i servizi aerei tra l'UE e il Brasile sono operati sulla base di accordi bilaterali tra i singoli Stati membri e il Brasile. Fa parte della politica estera dell'UE in materia di aviazione negoziare con i principali partner accordi globali nel settore dei servizi aerei quando siano stati dimostrati il valore aggiunto e i vantaggi economici di tali accordi. L'accordo è inteso a:

- aprire gradualmente il mercato su base reciproca per quanto concerne l'accesso alle rotte e la capacità;
- promuovere servizi aerei basati sulla concorrenza tra le compagnie aeree, con regolamentazioni e interventi minimi;
- garantire agli operatori economici condizioni eque e non discriminatorie;
- promuovere la cooperazione normativa e, nella misura del possibile, l'armonizzazione della regolamentazione e degli approcci.

- **Contesto generale**

Le direttive di negoziato stabiliscono l'obiettivo generale di negoziare un accordo globale relativo ai trasporti aerei al fine di aprire in modo graduale e reciproco l'accesso al mercato e di garantire una convergenza sul piano regolamentare.

Conformemente alle direttive di negoziato, il 17 marzo 2011 le due parti hanno siglato un progetto di accordo con il Brasile.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Le disposizioni dell'accordo prevalgono sulle disposizioni in materia previste dagli accordi bilaterali vigenti in materia di servizi aerei fra Stati membri e Brasile.

- **Coerenza con le altre politiche e gli altri obiettivi dell'Unione**

La conclusione di un accordo globale sui trasporti aerei con il Brasile costituisce un elemento importante nello sviluppo della politica estera dell'UE in materia di aviazione, descritta nella comunicazione della Commissione "Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione", COM(2005) 79 definitivo.

### 2. Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto

A norma dell'articolo 218, paragrafo 4, del TFUE, la Commissione ha condotto i negoziati in consultazione con un comitato speciale.

Ha consultato inoltre le parti interessate nel corso dell'intero processo.

- **Consultazione delle parti interessate**

*Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale delle persone che hanno risposto*

La Commissione ha consultato le parti interessate, in particolare mediante il forum consultivo che riunisce i rappresentanti delle compagnie aeree, degli aeroporti e delle organizzazioni sindacali.

*Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione*

In fase di preparazione della posizione negoziale dell'Unione sono state tenute nella debita considerazione tutte le osservazioni delle parti interessate.

- **Ricorso al parere di esperti**

Non vi è stata necessità di ricorrere al contributo di esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

L'accordo garantisce la graduale apertura del mercato del trasporto aereo dell'UE e del Brasile. Secondo una relazione elaborata nel 2009 da consulenti della Commissione, un accordo globale sui trasporti aerei tra l'UE e il Brasile per l'apertura del mercato potrebbe comportare un aumento di passeggeri fino a 460 000 unità e vantaggi per i consumatori per un importo che potrebbe giungere a 460 milioni di euro nel primo anno di effettiva apertura del mercato. Si prevede che un accordo UE-Brasile avrà effetti positivi a livello di occupazione e incentiverà la creazione di posti di lavoro per alcuni anni. Le previsioni indicano che la liberalizzazione dovrebbe creare 980 posti di lavoro (con un minimo di 870 e un massimo di 1360) diretti e indiretti.

La relazione è stata messa a disposizione degli Stati membri e delle parti interessate tramite la banca dati CIRCA.

L'accordo istituisce un comitato misto incaricato di verificare l'attuazione dell'accordo e i suoi effetti.

### **3. Elementi giuridici della proposta**

- **Sintesi dell'azione proposta**

L'accordo è costituito dal testo di base, che contiene i principi fondamentali, e da due allegati: l'allegato I concernente la programmazione delle rotte, i diritti di traffico e la flessibilità operativa e l'allegato II, relativo agli accordi bilaterali sui servizi aerei.

- **Base giuridica**

Articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le

competenze esclusive dell'Unione.

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i motivi di seguito indicati.

Le disposizioni dell'accordo prevalgono sulle disposizioni in materia delle intese vigenti stipulate da singoli Stati membri. Per tutte le compagnie aeree dell'Unione, l'accordo crea contemporaneamente parità e uniformità di condizioni per l'accesso al mercato e stabilisce nuove disposizioni per la cooperazione tra l'Unione europea e il Brasile a livello di regolamentazione, in settori di fondamentale importanza per il funzionamento sicuro ed efficiente dei servizi aerei. Dette disposizioni possono essere adottate esclusivamente a livello dell'Unione in quanto riguardano alcuni settori di sua competenza esclusiva.

L'intervento dell'Unione conseguirà gli obiettivi della proposta per i motivi elencati qui di seguito.

L'accordo permette di estendere simultaneamente le condizioni in esso previste ai 27 Stati membri, con l'applicazione delle stesse norme senza alcuna discriminazione e con benefici per tutte le compagnie aeree dell'Unione indipendentemente dalla loro nazionalità. A differenza di quanto avviene attualmente, dette compagnie potranno operare liberamente da qualsiasi punto dell'Unione europea verso qualsiasi punto in Brasile.

La soppressione di tutte le restrizioni per l'accesso al mercato tra l'Unione europea e il Brasile oltre ad attirare nuovi operatori sul mercato e a creare l'opportunità di servire aeroporti finora poco utilizzati, faciliterà anche il consolidamento tra le compagnie aeree dell'UE.

L'accordo garantisce l'accesso a opportunità commerciali, come la possibilità di fissare liberamente i prezzi, per tutte le compagnie aeree dell'UE. Un altro obiettivo del mandato, ossia l'istituzione di condizioni di concorrenza omogenee per tutte le compagnie aeree dell'Unione europea e del Brasile, richiede un'intensa collaborazione nel settore della regolamentazione che può essere conseguita unicamente a livello dell'Unione. Infine, uno dei principali obiettivi stabiliti dal mandato consisteva nell'istituire un ambito in cui affrontare e superare gli ostacoli incontrati in Brasile dalle compagnie dell'Unione nell'esercizio della loro attività. L'azione dell'Unione al fine di risolvere questi problemi avrà un impatto superiore a quello ottenibile a livello nazionale.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi di seguito indicati.

Sarà istituito un comitato misto incaricato di discutere delle questioni concernenti l'attuazione dell'accordo. Il comitato misto promuoverà gli scambi a livello di esperti su nuove iniziative o sviluppi legislativi o regolamentari e valuterà i settori potenzialmente propizi a un'ulteriore estensione dell'accordo. Esso sarà composto da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

Gli Stati membri continueranno inoltre a svolgere i loro tradizionali compiti amministrativi nell'ambito del trasporto aereo internazionale, ma sulla base di norme comuni applicate in maniera uniforme.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: accordo internazionale

Altri strumenti non sarebbero idonei per il motivo di seguito indicato.

Solo gli accordi internazionali possono avere effetto sulle relazioni estere in materia di trasporto aereo.

- 4. **Implicazioni di bilancio**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla firma dell'accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica federativa del Brasile, dall'altra**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, a nome dell'Unione e degli Stati membri, un accordo sui trasporti aerei con la Repubblica federativa del Brasile (di seguito "l'accordo") in conformità della decisione del Consiglio del 15 ottobre 2010 che autorizza la Commissione ad avviare dei negoziati. I negoziati si sono conclusi positivamente con la sigla dell'accordo il 17 marzo 2011.
- (2) È opportuno firmare l'accordo, a nome dell'Unione, fatta salva la sua conclusione in una data successiva,

DECIDE:

### *Articolo 1* *Firma*

1. Il presidente del Consiglio è autorizzato a delegare la o le persone abilitate a firmare l'accordo sui trasporti aerei tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica federativa del Brasile, dall'altra.

Il testo dell'accordo è allegato alla presente decisione.

### *Articolo 2* *Comitato misto*

1. L'Unione europea e gli Stati membri sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'accordo.
2. L'Unione europea è rappresentata nel comitato misto dalla Commissione.
3. La posizione che l'Unione europea e gli Stati membri devono adottare nell'ambito del comitato misto su questioni di competenza esclusiva dell'UE, che non richiedono

l'adozione di una decisione avente effetti giuridici, è stabilita dalla Commissione ed è preventivamente notificata al Consiglio e agli Stati membri.

4. Per quanto concerne le decisioni del comitato misto relative a materie di competenza dell'UE, la posizione dell'Unione europea e degli Stati membri è adottata dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, tranne qualora le procedure di voto applicabili stabilite dai trattati dell'Unione dispongano altrimenti.
5. Per quanto concerne le decisioni del comitato misto relative a materie di competenza degli Stati membri, la posizione dell'Unione europea e degli Stati membri è adottata dal Consiglio che delibera all'unanimità su proposta della Commissione o degli Stati membri, tranne qualora entro un mese dall'adozione di detta posizione uno Stato membro abbia informato il Segretariato generale del Consiglio di poter accettare la decisione che deve essere presa dal comitato misto solo con il consenso dei suoi organi legislativi.

#### *Articolo 3*

##### *Composizione delle controversie*

1. La Commissione rappresenta l'Unione nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 22 dell'accordo.
2. Le misure opportune da adottare a norma dell'articolo 22 dell'accordo su materie di competenza dell'Unione sono decise dalla Commissione, previa consultazione di un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

#### *Articolo 4*

##### *Comunicazioni alla Commissione*

1. Gli Stati membri comunicano preventivamente alla Commissione eventuali decisioni di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di una compagnia aerea della Repubblica federativa del Brasile che intendono adottare a norma dell'articolo 5 dell'accordo.
2. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione eventuali richieste o notifiche da essi inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 7 (Sicurezza) dell'accordo.
3. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione eventuali richieste o notifiche da essi inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 8 (Protezione dell'aviazione) dell'accordo.

Fatto a Bruxelles, [...]

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
[...]



**ALLEGATO**

**ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI**

**TRA**

**LA REPUBBLICA FEDERATIVA DEL BRASILE**

**E**

**L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI**

## **Indice dell'accordo**

- Preambolo
1. Definizioni
  2. Concessione di diritti
  3. Autorizzazione
  4. Riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari per quanto riguarda l' idoneità e la nazionalità della compagnia aerea
  5. Revoca dell'autorizzazione
  6. Applicazione della legislazione
  7. Sicurezza
  8. Protezione dell'aviazione
  9. Opportunità commerciali
  10. Investimenti esteri
  11. Dazi doganali e altri oneri
  12. Diritti di utenza
  13. Tariffe
  14. Dati statistici
  15. Concorrenza
  16. Ambiente
  17. Gestione del traffico aereo
  18. Tutela dei consumatori
  19. Questioni occupazionali
  20. Sistemi telematici di prenotazione
  21. Comitato misto
  22. Composizione delle controversie
  23. Relazione con altri accordi
  24. Emendamenti

25. Denuncia
26. Registrazione dell'accordo
27. Entrata in vigore

#### **ALLEGATI**

**Allegato I** Servizi concordati e rotte specificate

**Allegato II** Accordi/intese bilaterali sui servizi aerei

LA REPUBBLICA FEDERATIVA DEL BRASILE (di seguito "Brasile"), da una parte,  
e  
LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,  
IL REGNO DEL BELGIO,  
LA REPUBBLICA DI BULGARIA,  
LA REPUBBLICA DI CIPRO,  
LA REPUBBLICA CECA,  
IL REGNO DI DANIMARCA,  
LA REPUBBLICA DI ESTONIA,  
LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,  
LA REPUBBLICA FRANCESE,  
LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,  
LA REPUBBLICA ELLENICA,  
LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,  
L'IRLANDA,  
LA REPUBBLICA ITALIANA,  
LA REPUBBLICA DI LETTONIA,  
LA REPUBBLICA DI LITUANIA,  
IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,  
MALTA,  
IL REGNO DEI PAESI BASSI,  
LA REPUBBLICA DI POLONIA,  
LA REPUBBLICA PORTOGHESE,  
LA ROMANIA,  
LA REPUBBLICA SLOVACCA,  
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,  
IL REGNO DI SPAGNA,  
IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

in quanto parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito i "trattati") e Stati membri dell'Unione europea (di seguito gli "Stati membri"),

nonché l'UNIONE EUROPEA, dall'altra;

il Brasile e gli Stati membri dell'Unione europea, in quanto parti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, unitamente all'Unione europea;

DESIDERANDO promuovere un sistema di aviazione basato sulla concorrenza tra compagnie aeree nel mercato, riducendo all'essenziale la regolamentazione e gli interventi governativi;

DESIDERANDO promuovere i rispettivi interessi nel settore dei trasporti aerei;

RICONOSCENDO l'importanza di trasporti aerei efficienti per promuovere gli scambi commerciali, il turismo e gli investimenti;

DESIDERANDO migliorare i servizi aerei;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nei trasporti aerei;

DETERMINATI a cogliere i benefici potenziali della cooperazione normativa e, nella misura del possibile, ad armonizzare regolamentazione e approcci;

RICONOSCENDO i notevoli benefici potenziali che possono derivare da servizi aerei competitivi e da industrie dei servizi aerei redditizie;

DESIDERANDO promuovere un ambiente concorrenziale per i servizi aerei, consapevoli che i benefici potenziali non possono essere realizzati in mancanza di condizioni concorrenziali omogenee per le compagnie aeree;

DESIDERANDO fare in modo che le rispettive compagnie aeree abbiano eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei contemplati dal presente accordo;

DESIDERANDO massimizzare i vantaggi per passeggeri, spedizionieri, compagnie aeree e aeroporti nonché i loro addetti e altri soggetti che ne beneficiano indirettamente;

AFFERMANDO l'importanza della tutela dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica dei trasporti aerei internazionali;

PRESO ATTO dell'importanza di tutelare i consumatori e di incoraggiare il raggiungimento di un livello adeguato di protezione dei consumatori nell'ambito dei servizi aerei;

PRESO ATTO dell'importanza di capitali per l'industria aeronautica ai fini di un ulteriore sviluppo dei servizi aerei;

DESIDERANDO concludere un accordo sui trasporti aerei in aggiunta alla citata convenzione,

DECIDONO:

## *Articolo 1*

### **Definizioni**

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1. “accordo”, il presente accordo e i relativi allegati e appendici nonché ogni loro emendamento;
2. “trasporto aereo”, il trasporto effettuato mediante aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, per chiarezza, include i trasporti aerei di linea e non di linea;
3. “determinazione della nazionalità”, la constatazione che una compagnia aerea intenzionata a operare servizi nell'ambito del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 3 con riguardo alla proprietà, al controllo effettivo e al principale centro di attività;
4. “convenzione”, la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, che include:
  - (a) ogni emendamento entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato dal Brasile e dallo Stato membro o dagli Stati membri, in quanto pertinente per la questione di cui trattasi, e
  - (b) ogni allegato o suo emendamento adottato a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, a condizione che detto allegato o emendamento sia entrato in vigore simultaneamente per il Brasile e per lo Stato membro o per gli Stati membri, in quanto pertinente per la questione di cui trattasi;
5. “determinazione dell'idoneità”, la constatazione che una compagnia aerea intenzionata a operare servizi nell'ambito del presente accordo possiede una capacità finanziaria soddisfacente e le opportune competenze in materia di gestione per operare tali servizi ed è disposta a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari nonché agli obblighi che disciplinano l'operazione di detti servizi;
6. “costo totale”, il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative;
7. “trasporto aereo internazionale”, il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;
8. “Stati membri della commissione latinoamericana dell'aviazione civile”, Argentina, Aruba, Belize, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Repubblica dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Giamaica, Messico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Perù, Uruguay e Venezuela;
9. “parti”, da un lato il Brasile e, dall'altro, l'Unione europea o i suoi Stati membri ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze;
10. “principale centro di attività”, la sede principale o sociale di una compagnia aerea nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;

11. “sosta per scopi non di traffico”, l’effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci o posta nell’ambito di un trasporto aereo;

12. “sovvenzione”, qualsiasi contributo finanziario concesso da un governo, un organismo regionale o un altro ente pubblico, ossia quando:

- (c) provvedimenti di un governo, di un organismo regionale o di un altro ente pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o l'assunzione di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, assetto azionario, assicurazione o protezione contro il fallimento;
- (d) la pubblica amministrazione oppure un organismo regionale o un altro ente pubblico rinunci ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuota;
- (e) un governo, un organismo regionale o un ente pubblico di altro tipo, fornisca beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquisti beni o servizi;  
o
- (f) un governo, un organismo regionale o un ente pubblico di altro tipo effettui versamenti a un meccanismo di finanziamento, o incarichi o dia ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisca in sostanza dalle normali prassi dei governi;

e quando sia in tal modo conferito un vantaggio;

13. “tariffa”, qualsiasi costo, importo, diritto o onere riscosso a fronte del trasporto di passeggeri, bagagli e/o merci (ad esclusione della posta) per via aerea, compreso, se applicabile, il trasporto di superficie in collegamento con un trasporto aereo, fatturato da compagnie aeree, compresi i loro agenti, nonché le condizioni che disciplinano la disponibilità di siffatti costo, importo, diritto od onere, inclusi i prezzi e le condizioni relativi ai servizi di agenzia e ad altri servizi ausiliari;

14. “territorio”, nel caso del Brasile, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la sua sovranità o giurisdizione e, nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale cui si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere loro. Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di aviazione esistenti al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, in conformità della dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;

15. “diritti di utenza”, un diritto imposto alle compagnie aeree a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

## *Articolo 2*

### **Concessione di diritti**

1. Ciascuna parte concede all'altra parte i seguenti diritti per la prestazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte di compagnie aeree dell'altra parte:

- (a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
- (b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico;
- (c) il diritto di effettuare trasporti aerei internazionali in conformità delle disposizioni dell'allegato I e
- (d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire alle compagnie aeree:

- (a) del Brasile il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati a un altro punto del territorio di tale Stato membro;
- (b) dell'Unione europea il diritto di imbarcare, nel territorio del Brasile, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio del Brasile.

## *Articolo 3*

### **Autorizzazione**

Una volta ricevute le domande di una compagnia aerea di una parte, l'altra parte concede gli opportuni permessi e autorizzazioni con tempi procedurali minimi, a condizione che:

- (a) nel caso di una compagnia aerea del Brasile, la quota di maggioranza e il controllo effettivo della compagnia siano detenuti dal Brasile o da uno degli stati membri della commissione latinoamericana dell'aviazione civile che, in particolare, abbia un accordo concernente taluni aspetti dei servizi aerei (accordo orizzontale) con l'Unione europea, o da cittadini di detti Stato o Stati o da entrambi; inoltre il controllo regolamentare effettivo della compagnia aerea sia esercitato o sia mantenuto dal Brasile, che ha rilasciato il relativo certificato di operatore aereo (COA), e il principale centro di attività di detta compagnia si trovi nel territorio del Brasile;
- (b) nel caso di una compagnia aerea dell'Unione europea, la quota di maggioranza e il controllo effettivo della compagnia aerea in questione siano detenuti da uno o più Stati membri dell'Unione europea, oppure dalla Svizzera o da firmatari dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) o da cittadini di detto Stato o Stati o da entrambi; oppure il controllo regolamentare effettivo della compagnia aerea in questione sia esercitato e mantenuto dallo Stato membro responsabile del rilascio del relativo certificato di operatore aereo (COA) o il principale centro di attività di detta compagnia si trovi nel territorio dell'Unione europea;
- (c) la compagnia soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda o le domande; e



(d) siano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 7 (Sicurezza) e all'articolo 8 (Protezione dell'aviazione) del presente accordo.

2. A decorrere dalla firma del presente accordo, le parti convengono di promuovere la semplificazione e l'armonizzazione delle procedure relative alla concessione delle autorizzazioni. Entro un anno dalla firma del presente accordo, il comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 sviluppa un processo di cooperazione in tal senso.

#### ***Articolo 4***

##### **Riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari in relazione all'idoneità e alla nazionalità della compagnia aerea**

Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione da una compagnia aerea di una delle parti, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono senza indugio gli accertamenti riguardanti l'idoneità e/o la nazionalità effettuati dalle autorità competenti della prima parte in relazione a tale compagnia, come se tale accertamento fosse stato effettuato dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori ricerche in proposito, salvo nei casi stabiliti alle lettere a) e b) più avanti.

- (a) Se, dopo aver ricevuto una domanda di autorizzazione di una compagnia aerea o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante l'accertamento effettuato dalle autorità competenti dell'altra parte, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, e anche motivi riguardanti l'accertamento regolamentare della proprietà di compagnie aeree designate da una delle due parti, devono prontamente informarne le autorità in questione, motivando in modo plausibile la loro posizione. In tal caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle pertinenti autorità competenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nel più breve tempo possibile. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo. Nell'eventualità in cui il comitato misto non riesca a risolvere la questione, resta la possibilità per le parti di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio oppure sospendere o limitare in altro modo le operazioni della compagnia aerea in esame.
- (b) Il presente articolo non concerne il riconoscimento dell'accertamento con riguardo a:
- certificati o licenze di sicurezza;
  - disposizioni in materia di sicurezza;
  - copertura assicurativa.

## *Articolo 5*

### **Revoca dell'autorizzazione**

1. Ciascuna parte ha il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare in altro modo le operazioni di una compagnia aerea dell'altra parte qualora:

(a) nel caso di una compagnia aerea del Brasile, la quota di maggioranza e il controllo effettivo della compagnia non siano detenuti dal Brasile o da uno degli stati membri della commissione latinoamericana dell'aviazione civile che in particolare abbia un accordo concernente taluni aspetti dei servizi aerei (accordo orizzontale) con l'Unione europea, o da cittadini di detto Stato o Stati o da entrambi; inoltre il controllo regolamentare effettivo della compagnia aerea non sia esercitato o non sia mantenuto dal Brasile, che ha rilasciato il relativo certificato di operatore aereo (COA), e il principale centro di attività di detta compagnia non si trovi nel territorio del Brasile;

(b) nel caso di una compagnia aerea dell'Unione europea, la quota di maggioranza e il controllo effettivo della compagnia aerea in questione non siano detenuti da uno o più Stati membri dell'Unione europea, oppure dalla Svizzera o da firmatari dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) o da cittadini di detto Stato o Stati o da entrambi; oppure il controllo regolamentare effettivo della compagnia aerea in questione non sia esercitato e mantenuto dallo Stato membro responsabile del rilascio del relativo certificato di operatore aereo (COA) o il principale centro di attività di detta compagnia non si trovi nel territorio dell'Unione europea;

(c) la compagnia aerea in questione non soddisfi le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui all'articolo 6 (Applicazione della legislazione) del presente accordo,

(d) una parte abbia accertato, in conformità all'articolo 15 (Concorrenza) del presente accordo, che non sono soddisfatte le condizioni di concorrenza.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d) o al paragrafo 3 del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente dopo aver consultato l'altra parte.

3. Il presente articolo non limita il diritto di ciascuna parte di ritirare, revocare, limitare o imporre condizioni all'autorizzazione di esercizio o al permesso tecnico di una o più compagnie aeree dell'altra parte in applicazione delle disposizioni dell'articolo 7 (Sicurezza) e dell'articolo 8 (Protezione dell'aviazione) del presente accordo.

## *Articolo 6*

### **Applicazione della legislazione**

1. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte, applicabili all'ammissione o alla partenza dal suo territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o all'esercizio e alla navigazione di tali aeromobili durante la permanenza nel suo territorio, si applicano agli aeromobili utilizzati dalle compagnie aeree dell'altra parte e devono essere osservate da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

2. In occasione dell'entrata, dell'uscita e della permanenza nel territorio di una parte contraente, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative applicabili su detto territorio all'ammissione o alla partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (compresi i regolamenti riguardanti l'entrata, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le dogane e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali), devono essere osservate da, o per conto di, detti passeggeri, equipaggi o merci delle compagnie aeree dell'altra parte.

## **Articolo 7**

### **Sicurezza**

1. Le parti riaffermano l'importanza di una stretta cooperazione nel settore della sicurezza aerea. In questo ambito le parti si impegnano a intensificare la cooperazione anche in relazione alle operazioni di volo, in particolare per consentire lo scambio di informazioni che possono risultare importanti per la sicurezza della navigazione aerea internazionale, alla partecipazione alle rispettive attività di controllo o all'esecuzione di attività di controllo congiunte nel settore della sicurezza dell'aviazione nonché allo sviluppo di iniziative e progetti congiunti, anche con paesi terzi. La cooperazione sarà sviluppata nel contesto dell'*Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile tra l'Unione europea e il governo della Repubblica federativa del Brasile* (in appresso "accordo di sicurezza") concluso a Brasilia il 14 luglio 2010, per quanto concerne le questioni previste da detto accordo.

2. I certificati di aeronavigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una parte in conformità dell'accordo di sicurezza, e ancora in vigore, sono riconosciuti validi dall'altra parte e dalle sue autorità aeronautiche ai fini dell'esercizio di servizi aerei, a condizione che tali certificati o licenze siano stati rilasciati o convalidati quantomeno in virtù e in conformità delle norme internazionali e delle pratiche raccomandate istituite dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO).

3. Una parte o le sue autorità aeronautiche competenti possono chiedere in qualsiasi momento che si svolgano consultazioni con l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti in merito alle norme e ai requisiti di sicurezza da queste osservati e fatti osservare. Se, a seguito di tali consultazioni, la parte richiedente o le sue autorità aeronautiche competenti ritengono che l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti non osservino e non facciano osservare efficacemente norme e requisiti di sicurezza in questi settori che, salvo decisioni di senso contrario, devono essere almeno equivalenti alle norme minime stabilite dalla convenzione, esse notificano all'altra parte o alle sue autorità aeronautiche competenti le loro osservazioni e le misure ritenute necessarie per conformarsi a tali norme minime. Qualora l'altra parte o le sue autorità aeronautiche competenti non adottino le necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni, o un altro termine concordato, la parte richiedente o le sue autorità aeronautiche competenti sono legittimate a revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o a sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea i cui controlli di sicurezza sono affidati all'altra parte o alle sue autorità aeronautiche competenti.

4. Ciascuna parte accetta che qualsiasi aeromobile operato da o per conto di una compagnia aerea di una parte possa, quando si trova sul territorio dell'altra parte, essere oggetto di un'ispezione a terra effettuata dalle autorità aeronautiche dell'altra parte, al fine di verificare la validità dei pertinenti documenti dell'aeromobile e dei membri dell'equipaggio e lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature, purché tale ispezione non provochi un ritardo irragionevole nell'esercizio dell'aeromobile.

5. Se, dopo aver effettuato un'ispezione a terra, le autorità aeronautiche di una parte rilevano che un aeromobile o il funzionamento di un aeromobile non sono conformi alle norme minime vigenti in quel momento a norma della convenzione o riscontrano che non sono osservate o fatte osservare in modo efficace le norme di sicurezza vigenti in quel momento a norma della convenzione, le autorità aeronautiche di detta parte notificano alle autorità aeronautiche dell'altra parte, responsabili dei controlli di sicurezza della compagnia aerea che opera l'aeromobile, le loro osservazioni e le misure ritenute necessarie per conformarsi a tali norme minime. La mancata adozione delle necessarie misure correttive entro un termine di quindici (15) giorni costituisce motivo legittimo per revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o per sospendere o limitare altrimenti le operazioni della compagnia aerea che opera l'aeromobile. La stessa decisione può essere adottata qualora venga rifiutato l'accesso per effettuare un'ispezione a terra.

6. Ciascuna parte, mediante le rispettive autorità aeronautiche competenti, ha la facoltà di adottare misure immediate, compreso il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare altrimenti le operazioni di una compagnia aerea dell'altra parte, qualora ritenga che tali misure siano necessarie per prevenire un pericolo imminente per la sicurezza aerea. Se possibile, la parte che adotta tali misure cerca di consultare preventivamente l'altra parte.

7. Le misure adottate da una delle parti contraenti o dalle sue autorità aeronautiche competenti in conformità dei paragrafi 3, 5 o 6 del presente articolo sono sospese nel momento in cui vengono meno i motivi che le hanno determinate.

## *Articolo 8*

### *Protezione dell'aviazione*

1. In conformità dei diritti e degli obblighi ad esse conferiti dal diritto internazionale, le parti ribadiscono che il loro reciproco obbligo in materia di protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita forma parte integrante del presente accordo.

2. Fatti salvi diritti e obblighi delle parti in virtù del diritto internazionale, le parti operano, in particolare, in conformità della convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aia il 16 dicembre 1970, della convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971, del protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e della convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in foglie ai fini del rilevamento, firmata a Montreal il 1° marzo 1991, come pure di altri eventuali protocolli o convenzioni in materia di protezione dell'aviazione civile che siano vincolanti per le due parti.

3. A richiesta, le parti si forniscono reciprocamente tutta l'assistenza necessaria per contrastare qualsiasi minaccia contro l'aviazione civile, compresa la prevenzione degli atti di cattura illecita di aeromobili civili e degli altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti nonché delle installazioni di navigazione aerea.

4. Le parti contraenti agiscono in conformità alle norme internazionali per la protezione dell'aviazione e alle pratiche raccomandate appropriate stabilite dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO). Esse esigono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio la sede di

attività principale o la residenza permanente e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano nel rispetto delle predette disposizioni per la protezione dell'aviazione.

5. Entrambe le parti provvedono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per ispezionare i passeggeri, gli equipaggi, il loro bagaglio, gli effetti personali, come pure il carico e le provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico e affinché tali misure vengano adattate in modo da far fronte alle crescenti minacce per l'aviazione civile. Ciascuna parte conviene che le disposizioni in materia di protezione prescritte dall'altra parte per la partenza dal, e durante la permanenza nel, territorio dell'altra parte devono essere osservate. Ciascuna parte prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

6. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni parte può adottare misure di protezione per l'ingresso nel suo territorio che vanno comunicate senza indugio all'altra parte. Tale parte tiene conto delle misure di protezione già applicate dall'altra parte e di eventuali pareri che quest'ultima può formulare. Ciascuna parte riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di ciascuna di esse di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza.

7. Ciascuna parte può adottare misure di emergenza, compresi emendamenti, per far fronte a una specifica minaccia alla sicurezza. Tali misure sono immediatamente notificate alle autorità competenti dell'altra parte.

8. Fatta salva la necessità di prendere provvedimenti immediati per la protezione della sicurezza dei trasporti, le parti affermano che, nel prendere in esame misure di sicurezza, una parte valuta i loro possibili effetti negativi sul trasporto aereo internazionale e, salvo che sussista un obbligo di legge, tiene conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie ed appropriate per affrontare questi problemi.

9. Quando si verifica un incidente o una minaccia di sequestro illegale di un aeromobile civile o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di altri provvedimenti adeguati intesi a porre fine rapidamente e sicuramente a tale incidente o minaccia.

10. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualevolta ciò sia possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

11. Quando una delle parti ha fondati motivi di ritenere che l'altra parte si sia discostata dalle disposizioni previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte. da avviarsi entro quindici (15) giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso. Qualora non venga raggiunto un accordo soddisfacente entro quindici (15) giorni dalla data di inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per ritirare, revocare, sospendere o imporre condizioni con riguardo all'autorizzazione di esercizio e ai permessi tecnici di una compagnia aerea o di compagnie aeree dell'altra parte al fine di garantire il rispetto di dette disposizioni. In caso di emergenza, o per evitare un'ulteriore inadempienza alle disposizioni del presente articolo, una parte può adottare provvedimenti provvisori.

## *Articolo 9*

### **Opportunità commerciali**

#### **Esercizio di un'attività**

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di un'attività da parte di operatori economici mettono in pericolo il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Fin dalla firma del presente accordo, le parti si impegnano perciò ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività da parte delle compagnie aeree delle due parti, nei casi in cui detti ostacoli potrebbero frenare le operazioni commerciali, creare distorsioni di concorrenza o contrastare lo sviluppo di condizioni di concorrenza omogenee.

2. Quando si fa riferimento a leggi o regolamenti nazionali in relazione alle opportunità commerciali previste dal presente articolo, le parti provvedono a che dette leggi e regolamenti non frenino indebitamente le operazioni commerciali.

3. Il comitato misto istituito in conformità dell'articolo 21 avvia un processo di cooperazione con riguardo all'esercizio di un'attività e alle opportunità commerciali; segue i progressi nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio dell'attività di operatori commerciali e valuta periodicamente gli sviluppi, anche nel senso di modifiche legislative e regolamentari. A norma dell'articolo 21 (Comitato misto), una parte può indire una riunione di detto comitato allo scopo di discutere eventuali questioni concernenti l'applicazione del presente articolo.

#### **Rappresentanti delle compagnie aeree**

4. In base alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di ciascuna parte, le compagnie aeree di una parte hanno il diritto di aprire liberamente uffici sul territorio dell'altra al fine di promuovere e vendere servizi di trasporto aereo e servizi collegati.

5. Le compagnie aeree di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo. Entrambe le parti si impegnano a facilitare e accelerare il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici in conformità del presente paragrafo, inclusi coloro che espletano mansioni temporanee per un periodo non superiore a novanta (90) giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

#### **Assistenza a terra**

6. (a) Fatto salvo il disposto della lettera b), ciascuna compagnia aerea ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

- i) il diritto di provvedere da sola a detta assistenza ("autoassistenza") oppure,
- ii) il diritto di selezionare uno dei prestatori concorrenti, comprese altre linee aeree, che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) I diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), sono soggetti unicamente ai vincoli previsti dalle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora detti vincoli impediscano l'autoassistenza e non vi sia un'effettiva concorrenza tra i prestatori di

servizi di assistenza a terra, la parte di cui trattasi deve garantire la disponibilità di tutti questi servizi per tutte le compagnie aeree in condizioni di parità e su base adeguata; le tariffe per questi servizi devono essere stabilite secondo criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

### **Assegnazione di bande orarie negli aeroporti**

7. L'assegnazione delle bande orarie disponibili presso gli aeroporti nei territori delle parti deve essere effettuata in modo indipendente, trasparente, non discriminatorio e tempestivo. Una compagnia aerea è autorizzata a operare in conformità delle bande orarie che le sono state assegnate, senza ulteriore approvazione di orari, programmi o piani operativi.

### **Piani operativi, programmi e orari**

8. La notifica di piani operativi, programmi o orari relativi ai servizi aerei operati nell'ambito del presente accordo può essere richiesta da una parte unicamente a titolo informativo. La parte che richiede tale notifica deve limitare gli oneri amministrativi imposti dagli obblighi e dalle procedure di notifica agli intermediari del trasporto aereo e alle compagnie aeree dell'altra parte.

### **Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi**

9. In base alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di ciascuna parte, le compagnie aeree di una parte contraente hanno il diritto di provvedere alla vendita dei servizi di trasporto aereo e dei servizi collegati nel territorio dell'altra parte contraente direttamente e/o, a loro discrezione, tramite propri agenti, altri intermediari da esse nominati o qualsiasi altro canale disponibile. Le compagnie aeree hanno il diritto di vendere questi servizi di trasporto e i servizi correlati, in conformità delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di ciascuna parte, e chiunque è libero di acquistare i servizi di cui trattasi in valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

10. Le compagnie aeree di ciascuna parte sono autorizzate a pagare in valuta locale nel territorio dell'altra parte le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, le compagnie aeree di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valute liberamente convertibili, nell'osservanza delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali.

11. Ciascuna parte garantisce alle compagnie aeree dell'altra parte il diritto di convertire i redditi locali eccedenti gli importi corrisposti in loco in una valuta liberamente convertibile e trasferirli dal suo territorio nel loro territorio nazionale nonché, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali, nel paese o nei paesi di loro scelta. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa. Alla conversione e alla rimessa di detti redditi non si applicano oneri amministrativi o di cambio, tranne quelli normalmente previsti dalle banche per l'espletamento di tali operazioni. Le disposizioni del presente articolo non esentano le compagnie aeree delle due parti da imposte, tasse e contributi cui esse sono per altri versi assoggettate. Qualora uno Stato membro dell'Unione e il Brasile abbiano stipulato a livello bilaterale una convenzione specifica intesa a evitare la doppia imposizione o un accordo particolare o qualsiasi altra disposizione in materia di imposizione dei redditi e dei profitti al fine di disciplinare il trasferimento di fondi tra lo Stato membro dell'UE e il Brasile, questi accordi prevalgono.

## **Intese di cooperazione**

12. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, le compagnie aeree di una parte possono stabilire intese di cooperazione in materia di commercializzazione, ad esempio accordi di *blocked space* o di *code sharing*, con i seguenti soggetti:

- (a) una o più compagnie aeree della stessa parte;
- (b) una o più compagnie aeree dell'altra parte;
- (c) una o più compagnie aeree di un paese terzo; e
- (d) un'impresa di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese;

a condizione che i) il vettore operativo detenga gli opportuni diritti di traffico e ii) le intese soddisfino le condizioni stabilite dalle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative normalmente applicate dalle parti per l'esercizio o l'offerta di trasporti aerei internazionali.

Le parti possono chiedere alle compagnie aeree di comunicare, unicamente a titolo informativo, le intese di cooperazione in materia di commercializzazione stabilite nell'ambito del presente accordo con le autorità competenti.

13. Per quanto riguarda la vendita di servizi di trasporto passeggeri che implicano intese di cooperazione in materia di commercializzazione, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, su quale prestatore del servizio di trasporto gestirà ogni segmento del servizio.

14. Con riguardo al trasporto passeggeri, i prestatori dei servizi di trasporto di superficie non sono soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo per il solo fatto che i trasporti in questione sono offerti da una compagnia aerea che li gestisce con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o meno intese di cooperazione. Nel decidere riguardo a una particolare intesa, le imprese di trasporto di superficie possono valutare, tra l'altro, gli interessi dei consumatori e i vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

15. In deroga a eventuali altre disposizioni del presente accordo, le compagnie aeree e i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, a impiegare, in collegamento con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato nel territorio delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di infrastrutture doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via di superficie o per via aerea, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. Le compagnie aeree possono scegliere di effettuare esse stesse i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altre compagnie aeree e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.



## **Affiliazione commerciale (franchising) / impiego del marchio (branding)**

16. Le compagnie aeree di ciascuna parte hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, comprese compagnie aeree, dell'altra parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti a siffatti accordi, incluse quelle relative agli articoli 7 (Sicurezza) e 8 (Protezione dell'aviazione) del presente accordo.

## **Leasing**

17. In conformità delle disposizioni legislative regolamentari delle parti interessate, le compagnie aeree di ciascuna parte possono concludere contratti relativi alla fornitura di aeromobili con o senza equipaggio per effettuare trasporti aerei internazionali, con:

- (a) una o più compagnie aeree delle parti contraenti; e
- (b) una o più compagnie aeree di un paese terzo;

a condizione che tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti a siffatti accordi. Nessuna delle parti esige che la compagnia aerea che fornisce l'aeromobile detenga diritti di traffico a norma del presente accordo per le rotte sulle quali l'aeromobile sarà impiegato. Le parti possono stabilire che per detti accordi è necessaria l'approvazione delle rispettive autorità competenti. Qualora richieda tale approvazione, la parte di cui trattasi deve limitare gli oneri amministrativi imposti dalla procedura in questione alle compagnie aeree.

## ***Articolo 10***

### **Investimenti esteri**

Ciascuna parte consente a cittadini dell'altra parte di detenere e controllare fino al 49% dei diritti di voto delle proprie compagnie aeree.

## ***Articolo 11***

### **Dazi doganali e altri oneri**

1. All'arrivo nel territorio di una parte contraente, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dalle compagnie aeree dell'altra parte, le dotazioni normali di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono imposti dalle autorità nazionali, statali e/o locali delle due parti, e che non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono esenti da imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati, anche:

- (a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di una compagnia aerea dell'altra parte che effettua trasporti aerei internazionali, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto della rotta sopra il territorio della parte contraente nella quale sono state imbarcate;
- (b) attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
- (c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico consumabile introdotti o forniti nel territorio di una parte contraente per essere utilizzati nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate su un tratto di rotta sopra il territorio della parte nel quale sono imbarcate; e
- (d) materiale stampato, incluso il materiale pubblicitario gratuito, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotto o fornito nel territorio di una parte contraente e preso a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali scorte sono destinate ad essere usate su un tratto della rotta sopra il territorio della parte contraente nel quale sono state imbarcate.

3. In deroga a eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una delle parti di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel suo territorio e destinato ad essere usato in un aeromobile di una compagnia aerea che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le dotazioni e le forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui le compagnie aeree di una parte abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti di applicare tasse, imposte, dazi, diritti o oneri ai beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. Se è necessario per conformarsi alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, una parte può richiedere l'assistenza dell'altra parte, per conto di una o più delle proprie compagnie aeree, al fine di ottenere un'esenzione da tasse, imposte, diritti e oneri applicati da governi o autorità statali o locali sulle merci di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, nonché dalle imposte sui rifornimenti di carburante nei casi descritti nel presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo del servizio fornito. In risposta a tale richiesta, l'altra parte sottopone la posizione della parte richiedente all'attenzione delle competenti amministrazioni statali e, se necessario, adotta le misure opportune per garantire l'adeguata applicazione delle disposizioni previste ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

8. I bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esentati da imposte, dazi doganali, diritti e altri oneri analoghi diversi da quelli basati sul costo del servizio fornito.

9. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da una compagnia aerea di una delle due parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali del territorio in questione. In questo caso possono essere poste sotto il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute in conformità con la normativa doganale.

10. Le disposizioni del presente accordo non incidono sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione di detta imposta sulle importazioni. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e il Brasile intese a evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

### *Articolo 12*

#### **Diritti di utenza**

1. I diritti di utenza eventualmente imposti da autorità o da enti di una parte, competenti in materia di riscossione, alle compagnie aeree dell'altra parte devono essere adeguati, ragionevoli e non discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di diritto di utenza è applicato alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea nel momento in cui tali diritti sono stabiliti.

2. I diritti di utenza imposti alle compagnie aeree dell'altra parte devono essere trasparenti e non eccedere il costo complessivo per le autorità o gli enti competenti in materia di riscossione della fornitura di infrastrutture e servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea e per la protezione dell'aviazione, all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali diritti possono includere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di diritti sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia.

3. Ciascuna parte contraente incoraggia le consultazioni tra le autorità o gli enti competenti in materia di riscossione sul proprio territorio e le compagnie aeree che utilizzano i servizi e le infrastrutture. Ciascuna parte contraente incoraggia le autorità o gli enti competenti in materia di riscossione e le compagnie aeree a scambiare le informazioni necessarie per svolgere un accurato riesame della congruità di tali diritti, in conformità ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Le autorità competenti in materia di riscossione provvedono a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione dei diritti di utenza, onde consentire agli utenti di esprimere le loro opinioni e commenti prima che le modifiche entrino in vigore.

### *Articolo 13*

#### **Tariffe**

1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente le tariffe sulla base di una libera e equa concorrenza.

2. Su base non discriminatoria, ciascuna parte può chiedere che siano comunicate alle proprie autorità aeronautiche le tariffe previste per i servizi che hanno origine sul proprio territorio prestati da compagnie aeree delle due parti, secondo modalità semplificate e unicamente a

titolo informativo. Per tale comunicazione da parte delle compagnie aeree è possibile prevedere che non sia effettuata prima dell'offerta iniziale di una tariffa.

3. Le autorità aeronautiche delle due parti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, i requisiti e le procedure per la comunicazione delle tariffe e le tariffe che sembrano inique, irragionevoli o discriminatorie.

#### *Articolo 14*

##### **Dati statistici**

1. Le autorità aeronautiche di una parte possono chiedere alle autorità aeronautiche dell'altra parte di trasmettere i dati statistici disponibili con riguardo al traffico effettuato a livello di servizi prestati nell'ambito del presente regolamento che devono essere offerti, in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari nazionali, su base non discriminatoria e secondo requisiti ragionevoli.

2. Le parti collaborano nell'ambito del comitato misto per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche, allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei.

#### *Articolo 15*

##### **Concorrenza**

1. Ciascuna parte accorda alle compagnie aeree di entrambe le parti eque e pari opportunità di competere nella fornitura del trasporto aereo disciplinato dal presente accordo. Le leggi sulla concorrenza di ciascuna parte, periodicamente modificate, si applicano all'esercizio delle compagnie aeree nell'ambito della giurisdizione della rispettiva parte. Le parti condividono l'obiettivo della compatibilità e della convergenza delle regole di concorrenza e si impegnano a collaborare, nei modi e nei tempi opportuni, per l'applicazione di dette regole.

2. Le parti sottolineano l'importanza di una concorrenza libera ed equa al fine di promuovere gli obiettivi del presente accordo e constatano che l'applicazione corretta ed efficace della normativa in materia di concorrenza contribuisce al buon funzionamento della fornitura di servizi di trasporto aereo tra di esse. Le parti riconoscono che la cooperazione e il coordinamento tra le rispettive autorità garanti della concorrenza aiutano a promuovere la concorrenza e l'efficace risoluzione dei problemi in materia, oltre a permettere di ridurre l'occorrenza o di limitare l'impatto delle discordanze nell'applicazione della loro normativa in materia di concorrenza.

3. Ciascuna parte garantisce che gli aeroporti, i corridoi aerei, i servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, la protezione dell'aviazione e altri servizi e infrastrutture connessi disponibili sul proprio territorio possano essere utilizzati anche dalle compagnie aeree dell'altra parte su base non discriminatoria.

4. Le parti riconoscono che le sovvenzioni e gli aiuti pubblici possono incidere negativamente sulla possibilità delle compagnie aeree di competere in modo leale e paritario per la fornitura dei servizi di trasporto aereo internazionale disciplinati dal presente accordo. Solo a titolo di esempio, ciò può includere i conferimenti di capitale, le sovvenzioni incrociate, i contributi, le garanzie, l'assetto azionario, gli sgravi o le esenzioni fiscali, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione, da parte di qualsiasi ente statale.

5. Se una parte rileva che le proprie compagnie aeree sono oggetto di discriminazioni o di pratiche sleali da parte dell'altra, oppure che sovvenzioni o aiuti presi in esame o concessi dall'altra parte potrebbero nuocere o nuocciono alla possibilità di dette compagnie di competere in modo leale e paritario e senza distorsioni della concorrenza, può trasmettere le

proprie osservazioni all'altra parte. Inoltre in tali evenienze ciascuna parte può chiedere che sia convocato il comitato misto, come previsto all'articolo 21 (Comitato misto) al fine di valutare la questione.

6. Se, dopo le consultazioni in sede di comitato misto, una parte ritiene che le condizioni di cui al paragrafo 5 persistano e rischino di causare un danno irreparabile per la sua o le sue compagnie aeree, tale parte può adottare provvedimenti in conformità delle procedure e dei criteri istituiti dal comitato misto di cui all'articolo 21 (Comitato misto). Detti provvedimenti devono essere adeguati, proporzionati e limitati allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e la loro durata, nonché riguardare esclusivamente la o le compagnie aeree che beneficiano delle condizioni di cui al paragrafo 5 e non pregiudicare il diritto di qualsiasi parte di intervenire ai sensi dell'articolo 22 (Composizione delle controversie).

7. Nell'intraprendere le discussioni di cui ai precedenti punti 5 e 6, le parti devono:

- (a) coordinare le loro iniziative con le autorità competenti;
- (b) considerare modalità alternative che consentano di conseguire gli obiettivi dell'iniziativa e siano conformi alla normativa generale in materia di concorrenza e di tutela dei consumatori;
- (c) tener conto delle opinioni dell'altra parte nonché degli obblighi che questa ha contratto nell'ambito di altri accordi internazionali.

8. Nonostante i precedenti paragrafi da 1 a 7, nessuna disposizione del presente articolo può limitare i poteri accordati alle autorità garanti della concorrenza delle due parti e tutte le questioni concernenti l'applicazione delle norme in materia di concorrenza restano di competenza esclusiva di dette autorità.

## *Articolo 16*

### **Ambiente**

1. Le parti sostengono l'esigenza di tutelare l'ambiente promuovendo uno sviluppo sostenibile dell'aviazione. Esse intendono collaborare per identificare le questioni concernenti l'impatto sull'ambiente del trasporto aereo internazionale.

2. Le parti riconoscono l'importanza della collaborazione al fine di valutare e limitare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e di garantire che le eventuali misure adottate siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

3. Le parti sostengono e intendono incoraggiare lo scambio di informazioni e un dialogo regolare tra esperti allo scopo di migliorare la collaborazione sui modi per contrastare gli effetti del trasporto aereo internazionale sull'ambiente e, tra l'altro, su:

- (a) ricerca e sviluppo in materia di tecnologie rispettose dell'ambiente nel settore dell'aviazione;
- (b) innovazione nella gestione del traffico aereo, nella prospettiva di ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo;
- (c) ricerca e sviluppo in materia di carburanti rinnovabili per l'aviazione;
- (d) scambio di pareri su questioni concernenti gli effetti ambientali del trasporto aereo internazionale; e

- (e) misure di monitoraggio e mitigazione dell'inquinamento acustico, al fine di ridurre l'impatto dell'aviazione sulla salute e sull'ambiente.

4. Inoltre, in conformità dei rispettivi diritti e obblighi a livello multilaterale in materia di ambiente, le parti intendono migliorare la collaborazione, anche a livello finanziario e tecnologico, riguardo alle misure intese ad affrontare il problema delle emissioni di gas a effetto serra del settore aereo internazionale.

5. Nessuna disposizione del presente accordo è intesa a limitare la facoltà delle autorità competenti di una parte di adottare tutte le misure opportune per prevenire o altrimenti affrontare il problema dell'impatto ambientale del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano pienamente coerenti con i diritti e gli obblighi delle parti in base al diritto internazionale.

### *Articolo 17*

#### **Gestione del traffico aereo**

Le parti cooperano per affrontare aspetti di controllo e di politica della sicurezza relativi alla gestione del traffico aereo, allo scopo di ottimizzare l'efficienza generale, ridurre i costi e migliorare la capacità e la sicurezza dei sistemi esistenti. Le parti invitano i propri organismi dell'aeronautica civile e i fornitori di servizi di navigazione aerea a continuare a collaborare in materia di interoperabilità per integrare ulteriormente, se possibile, i sistemi delle due parti, ridurre l'impatto ambientale del trasporto aereo e condividere informazioni, ove possibile.

### *Articolo 18*

#### **Tutela dei consumatori**

1. Le parti sottolineano l'importanza di tutelare gli interessi dei consumatori.
2. Le parti riconoscono l'importanza di sviluppare la reciproca cooperazione in questo settore e di evitare che siano imposti alle compagnie aeree obblighi incompatibili. A tal fine le parti si consulteranno nell'ambito del comitato misto riguardo agli sviluppi futuri e alle proposte di regolamentazione per detto settore.

### *Articolo 19*

#### **Questioni occupazionali**

1. Le parti riconoscono l'importanza di tener presente l'impatto del presente accordo per quanto concerne la forza lavoro, l'occupazione e le condizioni lavorative. Esse si impegnano a collaborare su questioni attinenti al lavoro nel contesto del presente accordo.
2. Le parti riconoscono l'importanza dei benefici ottenuti quando ai significativi vantaggi economici prodotti dall'apertura e dalla competitività dei mercati si accompagnano elevate garanzie per i lavoratori. Le parti danno attuazione alle disposizioni del presente accordo in modo da contribuire al conseguimento di norme elevate in materia di lavoro, indipendentemente dalla proprietà e dalla natura delle compagnie interessate, e da garantire che non siano compromessi diritti e principi stabiliti dalle rispettive leggi.
3. Ciascuna delle parti può chiedere una riunione del comitato misto allo scopo di esaminare questioni in materia di lavoro che la parte richiedente reputi rilevanti.

## *Articolo 20*

### **Sistemi telematici di prenotazione**

1. I venditori di sistemi telematici di prenotazione (STP) operanti nel territorio di una delle parti sono autorizzati a introdurre e mantenere i propri sistemi e a metterli a disposizione delle agenzie di viaggi o degli operatori turistici la cui attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio dell'altra parte, purché tale sistema sia conforme alle pertinenti disposizioni regolamentari dell'altra parte.
2. Le parti non impongono né permettono che siano imposte, nel proprio territorio, ai venditori di STP dell'altra parte requisiti più rigorosi di quelli imposti ai propri venditori di sistemi telematici di prenotazione con riferimento alla presentazione dei dati (compresi i parametri di inserimento e modifica e di visualizzazione), alle operazioni, alle prassi, alle vendite o all'assetto proprietario.
3. I proprietari e gli operatori degli STP di una parte conformi alle prescrizioni regolamentari dell'altra parte, se applicabili, godono nel territorio dell'altra parte delle stesse possibilità che hanno proprietari e operatori di tale parte con riferimento alla proprietà di detti sistemi.

## *Articolo 21*

### **Comitato misto**

1. Un comitato misto, formato da rappresentanti delle due parti contraenti, è responsabile della gestione e della corretta attuazione del presente accordo. Le riunioni del comitato sono indette in funzione delle necessità e quantomeno con cadenza annuale. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione.
2. Il comitato misto stabilisce il proprio regolamento interno.
3. Il comitato misto delibera e decide sulla base di un consenso.
4. Le parti possono chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. La riunione del comitato deve aver luogo il più presto possibile, e non oltre due mesi dalla data in cui è stata ricevuta la richiesta, salvo se diversamente concordato dalle parti.
5. Il comitato misto formula raccomandazioni e prende decisioni nei casi espressamente contemplati dal presente accordo e, in particolare, stabilisce le procedure e i criteri di cui all'articolo 15, paragrafo 6 (Concorrenza).
6. Il comitato misto favorisce inoltre la cooperazione segnatamente, ma non soltanto, per quanto concerne:
  - (a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei contemplate dal presente accordo;
  - (b) l'analisi e, nella misura del possibile, l'efficace soluzione delle questioni attinenti all'esercizio dell'attività che possono ostacolare, tra l'altro, l'accesso al mercato e il regolare svolgimento dei servizi previsti dal presente accordo, in quanto mezzi per garantire condizioni equivalenti di concorrenza, la convergenza normativa e la riduzione dei vincoli regolamentari per la prestazione di servizi aerei;

- (c) lo scambio di informazioni, inclusa la consulenza su modifiche delle politiche e delle normative interne che potrebbero influire sui servizi contemplati dal presente accordo;
- (d) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari concernenti le questioni cui si applica il presente accordo, come l'ambiente o la protezione dei consumatori, al fine di giungere ad approcci per quanto possibile compatibili;
- (e) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso;
- (f) il dibattito su altre questioni attinenti a investimenti, proprietà e controllo;
- (g) lo sviluppo della cooperazione normativa e l'impegno delle due parti a giungere al reciproco riconoscimento nonché alla convergenza di norme e misure;
- (h) la promozione della consultazione, ove appropriato, su questioni inerenti al trasporto aereo affrontate nell'ambito di organizzazioni internazionali, nei rapporti con i paesi terzi e nelle intese multilaterali, anche con riguardo all'ipotesi di adottare un approccio comune; e
- (i) la facilitazione dello scambio di informazioni statistiche tra le parti allo scopo di monitorare lo sviluppo dei servizi aerei previsti dal presente accordo.

7. Quando una delle parti sviluppa o attua misure di politica dell'aviazione, o altre misure che possono avere un impatto significativo sul trasporto aereo, deve valutare gli eventuali effetti di dette misure sui diritti contemplati dal presente accordo. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto per discutere i possibili effetti di misure riguardanti la politica dell'aviazione o di altre misure che possono avere un impatto significativo sul trasporto aereo e raccomandare opportune iniziative che devono essere adottate dalle parti con riguardo ai diritti contemplati dal presente accordo. Qualora dette misure producano effetti negativi, il comitato misto deve adottare le iniziative opportune, nell'ambito delle sue competenze, per limitare il loro impatto negativo.

8. Il presente accordo non osta a iniziative di cooperazione e a discussioni tra le autorità competenti delle parti contraenti in contesti diversi dal comitato misto, anche riguardo a settori concernenti protezione, sicurezza, ambiente, gestione del traffico aereo, infrastrutture aeronautiche, concorrenza e tutela dei consumatori. Le parti informano il comitato misto dell'esito di dette iniziative di cooperazione e discussioni che potrebbe ripercuotersi sull'attuazione del presente accordo.

## *Articolo 22*

### **Composizione delle controversie**

Le controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, escluse le questioni di cui all'articolo 15, che non sono risolte mediante una riunione del comitato misto possono essere definite tramite i canali diplomatici e, se il problema persiste, essere deferite a una persona o a un ente che le parti stesse avranno convenuto (mediazione). Qualora le parti non si accordino in tal senso, la controversia sarà sottoposta, su richiesta di una di esse, a un tribunale arbitrale in conformità di procedure che devono essere concordate dalle parti.



### *Articolo 23*

#### **Relazione con altri accordi**

1. Con l'entrata in vigore, a norma dell'articolo 27, il presente accordo prevale sulle disposizioni in materia degli accordi bilaterali elencati nell'allegato II, sezione 1, salvo quanto previsto nella sezione 2 dello stesso allegato.

2. Se diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, le parti devono consultare il Comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere riesaminato al fine di tener conto di tali sviluppi.

### *Articolo 24*

#### **Emendamenti**

Eventuali emendamenti del presente accordo possono essere decisi congiuntamente dalle parti a seguito di consultazioni tenute in conformità dell'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo. Gli emendamenti entrano in vigore in conformità dei termini stabiliti all'articolo 27 (Entrata in vigore).

### *Articolo 25*

#### **Denuncia**

Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto all'altra parte, attraverso i canali diplomatici, della propria decisione di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere contemporaneamente comunicato all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima della fine di detto periodo.

### *Articolo 26*

#### **Registrazione dell'accordo**

Dopo l'entrata in vigore, il presente accordo e tutte relative modifiche sono registrati presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e il Segretariato delle Nazioni Unite, in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

### *Articolo 27*

#### **Entrata in vigore**

Il presente accordo, e ogni suo emendamento, entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, il Brasile consegna all'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri e l'Unione europea consegna al Brasile la nota o le note diplomatiche dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. Nella nota o nelle note diplomatiche dell'Unione europea e dei suoi Stati membri è inclusa la comunicazione con cui ciascuno Stato membro conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a [...] il [...], in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, ciascun testo facente ugualmente fede.

Per la Repubblica federativa del Brasile

Per l'Unione europea

Per l'Austria

Per il Belgio

Per la Bulgaria

ecc.

## ALLEGATO I

### **PROGRAMMAZIONE DELLE ROTTE**

1. Ai fini dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), e dell'allegato II, sezione 2, del presente accordo ciascuna parte consente alle compagnie aeree dell'altra parte di operare sulle rotte di seguito specificate:

(a) per le compagnie aeree dell'Unione europea:

Punti situati prima – Punti nel territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri – Punti intermedi – Punti in Brasile – Punti situati oltre

(b) per le compagnie aeree del Brasile:

Punti situati prima – Punti in Brasile – Punti intermedi – Punti nel territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri – Punti situati oltre

### **DIRITTI DI TRAFFICO**

2. Ciascuna parte contraente accorda alle compagnie aeree dell'altra parte contraente i seguenti diritti di traffico sulle rotte specificate.

#### Servizi misti di linea e non di linea:

- per le compagnie aeree del Brasile: il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto in Brasile e qualsiasi punto sul territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri;

- per le compagnie aeree dell'Unione europea: il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto nel territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri e qualsiasi punto in Brasile;

Nessuna disposizione del presente paragrafo può essere interpretata in modo da conferire alle compagnie aeree del Brasile il diritto di imbarcare, nel territorio di uno Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati a un altro punto nel territorio di un altro Stato membro.

#### Servizi tutto-merci:

- per le compagnie aeree del Brasile: il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto in Brasile e qualsiasi punto sul territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri con diritti di traffico illimitati attraverso i punti intermedi e/o verso punti situati oltre (diritti della quinta libertà);

- per le compagnie aeree dell'Unione europea: il diritto di fornire servizi di trasporto aereo internazionale tra qualsiasi punto nel territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri e qualsiasi punto in Brasile, con diritti di traffico illimitati attraverso i punti intermedi e/o verso punti situati oltre (diritti della quinta libertà).

Quando operano servizi tutto-merci, le compagnie aeree delle parti possono omettere di effettuare uno scalo in uno qualsiasi dei punti suindicati a condizione che i servizi concordati sulla rotta inizino o terminino nei rispettivi territori.

## FLESSIBILITÀ OPERATIVA

3. Le compagnie aeree di entrambe le parti possono a loro discrezione, su uno o su tutti i collegamenti delle rotte specificate:

- (a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;
- (b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;
- (c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come specificato ai punti 1 e 2 del presente allegato e nell'ambito delle intese di cooperazione in materia di commercializzazione di cui all'articolo 9, paragrafo 9, del presente accordo, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;
- (d) omettere scali in qualsiasi punto;
- (e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili a un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto (sostituzione dell'aeromobile);
- (f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;
- (g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte;
- (h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine;
- (i) raggiungere più di un punto con lo stesso servizio (coterminizzazione);

senza limiti di direzione né limiti geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di trasportare traffico concesso dal presente accordo, a condizione che i servizi inizino o terminino nel rispettivo territorio.

4. Le parti accordano a ciascuna compagnia aerea la facoltà di determinare, sulla base di considerazioni commerciali di mercato, la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale da essa offerto. Coerentemente con questo diritto, nessuna parte limita unilateralmente il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dalle compagnie aeree dell'altra parte.

## ALLEGATO II

### ACCORDI BILATERALI SUI SERVIZI AEREI

#### Sezione 1

In conformità dell'articolo 23 del presente accordo, il presente accordo prevale sulle disposizioni in materia dei seguenti accordi bilaterali conclusi tra Brasile e Stati membri.

- (a) Accordi in materia di servizio aereo conclusi tra la Repubblica federativa del Brasile e gli Stati membri dell'Unione europea, quali emendati, modificati o a tutti gli effetti sostituiti, che sono in vigore o applicabili alla data della firma del presente accordo:
- Accordo tra la Repubblica federale di Germania e la Repubblica federativa del Brasile sui servizi aerei di linea, firmato a Rio de Janeiro il 29 agosto 1957;
  - Accordo fra il governo dell'Austria e il governo della Repubblica federativa del Brasile in materia di servizi aerei firmato a Vienna il 16 luglio 1993;
  - Accordo tra il governo del Regno di Danimarca e il governo della Repubblica federativa del Brasile relativo al trasporto aereo, firmato a Rio de Janeiro il 18 marzo 1969;
  - Accordo tra il governo spagnolo e il governo degli Stati Uniti del Brasile relativo al trasporto aereo di linea, firmato a Rio de Janeiro il 28 novembre 1949;
  - Accordo fra il governo della Repubblica francese e la Repubblica federativa del Brasile relativo al trasporto aereo, firmato a Parigi il 29 ottobre 1965;
  - Accordo in materia di servizi aerei fra il governo della Repubblica di Ungheria e il governo della Repubblica federativa del Brasile, firmato a Brasilia il 3 aprile 1997;
  - Accordo fra l'Italia e gli Stati Uniti del Brasile relativo al trasporto aereo di linea, firmato a Roma il 23 gennaio 1951;
  - Accordo sul trasporto aereo fra il governo del Regno dei Paesi Bassi e il governo della Repubblica federativa del Brasile, firmato a Brasilia il 6 luglio 1976;
  - Accordo sui servizi aerei fra la Repubblica portoghese e il governo della Repubblica federativa del Brasile, firmato a Lisbona l'11 novembre 2002;
  - Accordo fra il governo del Regno di Svezia e il governo della Repubblica federativa del Brasile relativo al trasporto aereo, firmato a Rio de Janeiro il 18 marzo 1969;

- Accordo tra il governo degli Stati Uniti del Brasile e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord relativo ai trasporti aerei, fatto a Rio de Janeiro il 31 ottobre 1946.
- (b) Accordi in materia di servizi aerei fra la Repubblica federativa del Brasile e gli Stati membri dell'Unione europea, quali emendati o modificati, firmati ma non ancora entrati in vigore alla data della firma del presente accordo:
  - Accordo fra il governo del Regno del Belgio e il governo della Repubblica federativa del Brasile in materia di servizi aerei, firmato a Bruxelles il 4 ottobre 2009;
  - Accordo in materia di servizi aerei fra il governo della Repubblica di Polonia e il governo della Repubblica federativa del Brasile, firmato a Rio de Janeiro il 13 marzo 2000.

## **Sezione 2**

In deroga al disposto della sezione 1 del presente allegato, i diritti esistenti e nuovi, inclusi i diritti a servire punti intermedi e punti situati oltre, nonché disposizioni o trattamento più favorevoli nel quadro dei suindicati accordi bilaterali o di altre intese tra il Brasile e gli Stati membri dell'UE e che non rientrano tra, o che sono più favorevoli di, quelli contemplati dal presente accordo possono essere esercitati e concordati, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra compagnie aeree dell'Unione europea sulla base della nazionalità.

## **Sezione 3**

In deroga al disposto della sezione 1 del presente allegato, gli accordi bilaterali elencati nella sezione 1 tra il Brasile e, rispettivamente, il Regno di Danimarca, la Repubblica francese, il Regno dei Paesi Bassi e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord continuano ad applicarsi, in conformità delle relative disposizioni, per le zone che non rientrano nella definizione di “territorio” di cui all’articolo 1 (Definizioni) del presente accordo.