

ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO SENEGAL

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República do Senegal
(daqui por diante referidos como "Partes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos, entre os respectivos territórios e além,

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil, e, no caso da República do Senegal, a Agência Nacional de Aviação Civil do Senegal, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, seu(s) Anexo(s) e quaisquer emendas que venham a ser feitas;

c) "capacidade" significa o total de serviços estabelecidos pelo Acordo, medidos normalmente pelo número de vôos (freqüências) ou assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "tarifa" significa o valor da remuneração (preço ou frete) pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, exceto mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas empresas aéreas ou por seus agentes e as condições que regem a aplicação de tal remuneração;

g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e

j) "rotas especificadas" significa as rotas estabelecidas, ou a serem estabelecidas no Anexo ao presente Acordo.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes deverão gozar dos seguintes direitos:

a) direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e

c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.

3. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também deverão gozar dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo, após a devida notificação à Autoridade Aeronáutica da outra Parte.

4. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte deverá ter o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte deverá conceder a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa sejam da Parte que a designa, de seus nacionais ou de ambos; ou

b) que a empresa tenha sua sede principal no território da Parte que a designa e que esta empresa detenha certificado de homologação de empresa de transporte aéreo válido, emitido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Vôo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação), e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar, de forma parcial ou total, os serviços acordados para os quais foi designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deverão ter o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente:

a) no caso em que elas não estejam convencidas de que as disposições previstas nos itens "a" ou "b" do Artigo 3 (Designação e Autorização) estejam sendo cumpridas; ou

b) no caso em que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Vôo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

c) no caso em que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicadas à aeronave de empresas aéreas designadas pela outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena deverão ser aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves da empresa aérea da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte deverá dar preferência à sua própria empresa aérea ou a qualquer outra empresa aérea em relação à empresa aérea designada pela outra Parte engajada em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto pelo território de uma das Partes e circunscritos à área aeroportuária reservada a este fim não deverão ser objeto de exame exceto por razões de segurança, controle de drogas ou outras circunstancias especiais. As bagagens, mala postal e a carga em transito direto serão isentas de impostos alfandegários e outros tributos.

ARTIGO 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos ou que venham a ser estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativa a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevôo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7
Segurança de Vôo

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança de vôo aplicadas pela outra Parte nos

aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas deverão ser realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os padrões de segurança de vôo, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que tratam das normas de segurança de vôo que satisfaçam as Normas em vigor de conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Doc. 7300), a outra Parte deverá ser informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as Normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que esta não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e que o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as Normas em vigor estabelecidas com base na Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança de vôo da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima deverá ser suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as Normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário-Geral da OACI deverá ser disto notificado. O mesmo também deverá ser notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes deverão atuar, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para

a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes deverão fornecer, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes deverão agir, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; deverão exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte deverá notificar a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá, também, considerar de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica. Em tal caso essas medidas deverão ser discutidas em detalhes e seu custo ser considerado e ser compartilhado por ambas as Partes.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes deverão assistir-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte deverá ter o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos vôos que chegam

procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações deverão ser feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações deverão estar cobertas por um acordo confidencial específico.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas deverão começar dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 9
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte deverá cobrar ou permitir que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações proporcionados por aquelas autoridades arrecadadoras, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Adicionalmente, cada Parte deverá encorajar suas autoridades arrecadadoras competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 10
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, deverá isentar uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de

bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo deverão ser aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 11
Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada deverá ser tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos deverão ser tributados de acordo com a legislação de cada Parte. Posteriormente, as duas Partes envidarão esforços para concluir um acordo especial para evitar a bi-tributação.

ARTIGO 12
Capacidade

1. A capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes nos serviços acordados deverá ser acordada entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto.

2. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes deverão ter como objetivo primário a oferta de capacidade adequada e adaptada para satisfazer as necessidades do tráfego entre os territórios das duas Partes.

3. Cada Parte deverá conceder uma oportunidade justa e eqüitativa às empresas aéreas designadas de ambas as Partes para operar os serviços acordados entre seus respectivos territórios de forma a alcançar a igualdade e o benefício mútuo, em princípio mediante a distribuição em partes iguais da capacidade total entre as Partes.

4. Cada Parte e suas empresas aéreas designadas deverão levar em consideração os interesses da outra Parte e de suas empresas aéreas designadas, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por estas últimas.

5. Se, ao revisá-la, as Partes não chegarem a um acordo sobre a capacidade que deve ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que as empresas aéreas designadas das Partes poderão oferecer não deverá exceder aquela previamente acordada.

ARTIGO 13
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse dos usuários, custo de operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas e outras considerações comerciais próprias do mercado.

2. As Partes concordam em examinar com especial atenção as tarifas que podem ser questionáveis por parecerem discriminatórias sem razão, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição dominante, artificialmente baixas devido a subsídio ou apoio direto ou indireto, ou "predatórias".

3. As tarifas deverão ser acordadas, sempre que possível, pelas empresas aéreas designadas interessadas de ambas as Partes, após as consultas necessárias com seus respectivos governos e, se aplicável, com outras empresas aéreas. Tal

acordo deverá, sempre que possível, ser alcançado usando-se o mecanismo internacional de coordenação de tarifas apropriado. Não se chegando a um acordo multilateral ou bilateral, cada empresa aérea designada poderá desenvolver suas tarifas individualmente.

4. Cada Parte poderá requerer a notificação ou o registro das tarifas propostas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte de e para seu território. Tal notificação ou registro de tarifas pode ser requerido não mais de que 30 (trinta) dias antes da data de introdução proposta. Em casos especiais, esse período poderá ser reduzido.

5. Cada Parte deverá ter o direito de aprovar ou desaprovar as tarifas dos serviços de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte pelo transporte entre o território da outra Parte e o território de um terceiro Estado nos serviços cobertos por este Acordo deverão estar sujeitas aos requisitos de aprovação da outra Parte. Nenhuma das Partes deverá tomar medidas unilaterais para impedir que comecem a aplicar-se as tarifas propostas ou continuem aplicando-se as tarifas vigentes para o transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem no território da outra Parte.

6. A aprovação de tarifas em conseqüência das provisões do parágrafo 5 acima pode ser expressamente concedida por qualquer das Partes às empresas aéreas que as solicitem. Não obstante, se uma Parte não notificar por escrito à outra Parte a desaprovação dessas tarifas da ou das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de 30 (trinta) dias a partir da data em que foram apresentadas, as tarifas em questão deverão ser consideradas aprovadas. No caso em que o prazo para a apresentação seja reduzido conforme o disposto no parágrafo 4, as Partes poderão concordar que o prazo dentro do qual deva indicar-se a desaprovação seja, em conseqüência, reduzido.

7. Quando qualquer das Partes considere que uma tarifa de transporte para seu território está compreendida nas categorias do parágrafo 2 acima, deverá notificar sua insatisfação à outra Parte o quanto antes possível, e pelo menos dentro dos 30 (trinta) dias seguintes à data de notificação ou apresentação da tarifa em questão, e poderá recorrer aos procedimentos de consulta estipulados no parágrafo 8 abaixo.

8. Cada Parte poderá solicitar que se realizem consultas sobre qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer das Partes para os serviços previstos no presente Acordo, inclusive no caso em que a tarifa em questão haja sido objeto de uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas, no mais tardar, 60 (sessenta) dias depois de recebida a solicitação. As Partes deverão colaborar para assegurar as informações necessárias para a solução racional dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada uma delas fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não se chegar a nenhum acordo, deverá prevalecer a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

9. Uma tarifa estabelecida de acordo com as provisões desta cláusula deverá permanecer em vigor, a menos que a ou as empresas aéreas interessadas a retirem ou até que se aprove outra tarifa. Não obstante, a tarifa não deverá ser prorrogada por mais de 6 meses depois da data de expiração prevista, a menos que as Partes a aprovem. Quando tiver sido aprovada uma tarifa sem data de expiração e não haja sido apresentada e aprovada uma nova tarifa, aquela tarifa deverá ser mantida em vigor até que qualquer das Partes notifique, por iniciativa própria ou a pedido das empresas aéreas afetadas, que retira sua aprovação. Tal retirada de aprovação não deverá ocorrer com menos de 30 (trinta) dias de aviso.

10. As Partes deverão assegurar-se de que exista um mecanismo ativo e eficaz dentro de suas jurisdições para investigar as violações cometidas por qualquer empresa aérea, agência de venda de passagens e cargas, organizador de viagens turísticas ou expedidor de cargas, no que diz respeito às tarifas estabelecidas de acordo com este Artigo. Além disso, deverão assegurar-se de que a violação de tais tarifas é passível de punição impondo-se medidas dissuasivas, de forma coerente e não discriminatória.

ARTIGO 14
Salvaguardas

1. As Partes concordam que as seguintes práticas das empresas aéreas podem considerar-se como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada ou que sejam indevidamente elevadas;

b) as práticas em questão são continuadas em lugar de temporárias;

c) as práticas em questão afetam seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe significativo prejuízo;

d) as práticas em questão refletem uma aparente intenção ou têm o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e

e) comportamento indicando um abuso da posição dominante na rota.

2. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte consideram que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte podem constituir um comportamento competitivo desleal, de acordo com as práticas relacionadas no parágrafo 1, podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 19 (Consultas) a fim de resolver o problema. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas deverão ser iniciadas até 30 (trinta) dias após a solicitação.

3. Se as Partes não conseguirem resolver o problema mediante consultas, qualquer das Partes poderá invocar o mecanismo de solução de controvérsias, conforme o Artigo 20 (Solução de Controvérsias), para solucioná-lo.

ARTIGO 15
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte deverá permitir, reciprocamente, às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa sem restrições, discriminação nem cobrança de impostos sobre as mesmas.

2. A conversão e a remessa de tais receitas deverão ser permitidas em conformidade com a legislação vigente, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

ARTIGO 16
Atividades Comerciais

1. Cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

2. Cada empresa aérea deverá ter o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte deverão poder, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares deverão estar sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte deverá conceder, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

b) ambas Partes deverão facilitar e acelerar as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

ARTIGO 17
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão proporcionar ou deverão fazer com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticos periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente necessárias, com o propósito de rever a capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

ARTIGO 18
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte deverão submeter sua previsão de horários de vôos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes da operação dos serviços acordados, salvo disposição em contrário acertada entre as autoridades de aviação civil. O mesmo procedimento deverá ser aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os vôos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea deverá solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações deverão ser submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais vôos.

ARTIGO 19
Consultas

Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão realizar consultas periódicas entre elas, com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e tais

consultas deverão iniciar-se dentro de um período de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento de tal pedido, a menos que de outra forma acordado por ambas Partes.

ARTIGO 20
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança de Vôo) e 13 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão, em primeiro lugar, buscar resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

ARTIGO 21
Emendas

1. Qualquer das Partes pode a qualquer tempo solicitar a realização de consultas com a outra Parte para emendar o presente Acordo ou seu Anexo. Tais consultas deverão ser iniciadas dentro dos sessenta (60) dias da data de recebimento da solicitação.

2. Qualquer emenda deste Acordo acertada entre as Partes deverá entrar em vigor na data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

3. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser acertada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e deverá entrar em vigor quando confirmada por troca de Notas diplomáticas.

ARTIGO 22
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

ARTIGO 23
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação deverá ser feita simultaneamente à OACI. Este Acordo deverá expirar à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de confirmação de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, deverá ser considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 24
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território ocorreu a assinatura.

ARTIGO 25
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 16 de maio de 2007, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

RUY NUNES PINTO NOGUEIRA
Ministro de Estado, Interino, das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DO SENEGAL:

YAVE KÈNE GASSAMA DIA
Ministra da Pesquisa Científica

A N E X O

QUADRO DE ROTAS

As empresas aéreas designadas de cada Parte terão direito de operar serviços aéreos regulares, nos termos do Artigo 2, conforme a seguir:

1) Serviços Mistos

1.a. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Brasil:

De: pontos no Brasil;
Via: vide Nota 2;
Para: pontos no Senegal;
Além: vide Nota 2.

1.b. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Senegal:

De: pontos no Senegal;
Via: vide Nota 2;
Para: pontos no Brasil;
Além: vide Nota 2.

2) Serviços Exclusivamente Cargueiros

2.a. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Brasil:

De: pontos no Brasil;
Via: pontos intermediários;
Para: pontos no Senegal;
Além: pontos além.

2.b. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Senegal:

De: pontos no Senegal;
Via: pontos intermediários;
Para: pontos no Brasil;
Além: pontos além.

Notas:

1 As empresas aéreas designadas de cada Parte podem, em qualquer ou em todos os vôos, à sua opção, operar vôos em qualquer ou em ambas as direções e omitir escalas em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. Os pontos intermediários e além, mencionados nas rotas 1.a e 1.b acima serão mutuamente estabelecidos entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.

3. Nas operações de serviços mistos, escalas em terceiros países que não hajam sido previamente acordadas entre as duas Partes poderão ser operadas sem direitos de tráfego.

ACCORD BILATERAL RELATIF AU TRANSPORT AERIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil

et

Le Gouvernement de la République du Sénégal
(ci-après désignés les "Parties"),

Etant parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944;

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale;

Désireux de signer un accord aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens entre et au-delá de leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER
Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires, les termes ou expressions:

a) "autorités aéronautiques" désignent dans le cas de la République Fédérative du Brésil, l'ANAC; en ce qui concerne le Sénégal, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS); ou dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à assumer les fonctions exercées par lesdites autorités;

b) "Accord" désigne le présent Accord, son ou ses annexes, et tout amendement qui y est apporté;

c) "capacité" désigne l'ensemble des services fournis aux termes de l'Accord, généralement mesurés par le nombre de vols (fréquences) ou sièges ou tonnes de fret fourni à un marché (liaison ou pays à pays) ou à un itinéraire sur une durée spécifique, par jour, semaine, saison ou année;

d) "Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature, à Chicago, le 07 décembre 1944, y compris toutes les annexes adoptées aux termes de l'Article 90 de ladite Convention et tout autre amendement des annexes ou de la Convention aux termes des Articles 90 et 94 pour autant que ces annexes et amendements entrent en vigueur dans les deux pays;

e) "Compagnie aérienne désignée" signifie une compagnie qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord;

f) "Tarifs" désigne les prix, taux ou frais à payer pour le transport des passagers, des bagages et/ou du fret, à l'exception du courrier, en transport aérien, y compris tout autre mode de transport y relatif, fixé par les compagnies aériennes, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant l'accessibilité de tels tarifs, taux ou prix;

g) "Territoire", par rapport à un Etat, a la même signification que celle qui lui a été donnée à l'Article 2 de la Convention;

h) "Redevances d'usage" désigne une redevance fixée aux compagnies aériennes par les autorités compétentes, ou autorisée par elles, pour la fourniture de services ou installations de l'aéroport ou d'installations de navigation aérienne ou des dispositifs de sûreté de l'aviation ou de ses services, y compris les services et installations y relatifs, pour les aéronefs, leurs équipages, passagers et fret;

i) "Service aérien", "service aérien international", "compagnie de transport aérien" et "escale technique" ont les mêmes significations que celles qui leur sont attribuées par l'Article 96 de la Convention; et

j) "Routes spécifiées" signifie les routes établies ou à établir dans l'annexe au présent Accord.

ARTICLE 2
Droits d'exploitation

1. Chaque Partie accordera à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord pour l'exploitation des services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés sur la liste des routes aériennes.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, la ou les compagnies de transport aérien désignées par chaque Partie jouissent des droits ci-après :

a) le droit de survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie;

b) le droit d'effectuer des escales techniques sur ledit territoire, et

c) le droit d'effectuer des escales au(x) point(s) spécifié(s) sur la liste des routes aériennes annexée au présent Accord pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, du fret ou du courrier de façon séparée ou combinée.

3. Les compagnies aériennes de chaque Partie, autres que celles désignées aux termes de l'Article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux paragraphes 2 a) et b) du présent Article, après notification à l'autorité aéronautique de l'autre Partie.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 ne peut accorder à la ou aux compagnies aériennes désignées d'une partie, le privilège d'embarquer, contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie.

ARTICLE 3
Désignation et Autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie, une ou plusieurs compagnies aériennes pour l'exploitation des services agréés et d'annuler ou de changer une telle désignation.

2. Dès réception d'une telle désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, dans la forme et la manière prescrites pour l'autorisation de l'exploitation, chaque Partie délivrera l'autorisation d'exploitation appropriée avec un minimum de retard dans les délais de procédure, sous réserve que:

a) son capital soit détenu majoritairement par la Partie qui l'a désignée et/ou par ses nationaux et que son contrôle réglementaire effectif soit effectué par ladite Partie, ou

b) son principal établissement se trouve sur le territoire de la Partie ayant désignée la compagnie et que son permis d'exploitation aérienne soit délivré par cette Partie;

c) la Partie désignant la compagnie aérienne se conforme aux dispositions visées à l'Article 7 (Sécurité) et à l'Article 8 (Sûreté de l'aviation); et

d) la compagnie désignée soit en mesure de respecter les autres conditions fixées aux termes des lois et des règlements normalement appliqués à l'exploitation des services de transport aérien international et par la Partie recevant la désignation.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2, une compagnie désignée peut, à tout moment, commencer l'exploitation partielle ou totale des services agréés pour lesquels elle a été désignée, sous réserve que la compagnie se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

ARTICLE 4
Retrait, Annulation, et Restriction de l'Autorisation

Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de retirer les autorisations visées à l'Article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord par rapport à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, et d'annuler, de suspendre ou d'imposer des conditions sur de telles autorisations, de façon temporaire ou permanente, lorsque:

a) les critères définies à l'Article 3 paragraphe 2(a) ou paragraphe 2(b) ne sont pas remplis, ou;

b) la Partie ayant désigné la compagnie aérienne ne s'est pas conformée aux dispositions visées à l'Article 7 (Sécurité) et à l'Article 8 (Sûreté de l'aviation), ou

c) la compagnie désignée n'est pas en mesure de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services de transport aérien international par la Partie recevant la désignation.

ARTICLE 5
Application des lois

1. Les lois et règlements d'une Partie régissant l'arrivée et le départ de son territoire d'aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la conduite de ses aéronefs pendant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs des compagnies désignées par l'autre Partie.

2. Les lois et règlements d'une Partie relatifs aux formalités d'entrée, de séjour et de sortie de son territoire de passagers, d'équipages, de fret y compris le courrier tels que ceux relatifs à l'immigration, à la douane, à la devise et à la santé ainsi qu'à la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de la compagnie désignée par l'autre partie, pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Aucune Partie n'accordera de préférence ni à sa propre compagnie ni à n'importe quelle autre compagnie en défaveur d'une compagnie désignée par l'autre Partie assurant un service aérien international similaire dans l'application des règlements relatifs, entre autres, à l'immigration, à la douane, à la quarantaine.

4. Les passagers, bagages, courrier et fret en transit direct dans le territoire d'une des Parties Contractantes et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cette fin ne devront subir aucun examen sauf pour des raisons de sécurité, de contrôle des stupéfiants ou d'autres circonstances spéciales. Les bagages, courrier et fret en transit direct doivent être exonérés des droits de douane et autres taxes.

ARTICLE 6
Reconnaissance des Certificats et Licences

1. Chaque Partie reconnaît valables, aux fins d'exploitation des services agréés, les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'autre Partie qui sont encore en état de validité, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats visés au paragraphe 1 susmentionné, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à une personne quelconque ou compagnie désignée ou par rapport à un aéronef utilisé dans l'exploitation des services agréés, devaient avoir une différence avec les normes minimales établies en vertu de la Convention, laquelle différence ayant été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'autre Partie peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques dans le but de clarifier la pratique en question.

3. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol ou atterrissage sur son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences qui sont délivrés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

ARTICLE 7
Sécurité

1. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages de bord et l'exploitation des aéronefs. Ces consultations doivent avoir lieu dans les trente jours qui suivent une telle demande.

2. Si, après ces consultations, une Partie juge que l'autre ne maintient pas ou n'applique pas effectivement les normes de sécurité en vigueur dans les domaines visés au paragraphe 1, conformément à la *Convention relative à l'Aviation Civile Internationale* (Doc 7300), elle informera l'autre Partie de ses

constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie adoptera alors les mesures correctives nécessaires dans un délai convenu.

3. Conformément à l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par, ou pour le compte d'une compagnie d'une Partie, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de l'autre Partie, sous réserve que cela ne puisse causer un retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, le motif de cette inspection est de vérifier la validité des documents de l'aéronef, les licences de son équipage, et de s'assurer que l'état de l'aéronef et ses équipements répondent aux normes en vigueur, en vertu de la Convention.

4. Lorsqu'une action urgente est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies de l'autre Partie.

5. Toute action entreprise par une Partie conformément au paragraphe 4 susmentionné sera interrompue une fois que les raisons qui l'ont justifiée cessent d'exister.

6. En référence au paragraphe 2, s'il s'avère qu'une Partie n'a pu se conformer aux normes de l'OACI lorsque le délai convenu se sera écoulé, le Secrétaire Général de l'OACI devrait en être informé. Ce dernier devrait également être informé ultérieurement du règlement convenable de la situation.

ARTICLE 8
Sûreté de l'Aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'Aviation Civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, forme une partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties conviennent d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, son protocole supplémentaire pour la suppression des actes illicites de violence aux aéroports utilisés dans le cadre de l'Aviation Civile Internationale, signée à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'à celle de toute autre convention ou protocole relatifs à la sûreté de l'aviation civile et auxquels les deux parties ont adhéré.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'Aviation Civile.

3. Les Parties doivent, dans leurs relations mutuelles, se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties, elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont leur siège principal ou adresse permanente dans leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'Aviation Civile. Chaque Partie informera l'autre Partie de toute différence entre ses dispositions nationales et les pratiques et normes de sécurité de l'Aviation et de ses annexes. L'une ou l'autre Partie peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie à tout moment pour discuter de ces différences.

4. Chaque Partie accepte qu'il soit exigé auxdits exploitants d'aéronefs de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 susmentionné requises par l'autre Partie pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie. Chaque Partie doit veiller à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer le contrôle des passagers, des équipages, des bagages de cabine, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie convient d'examiner avec bienveillance, toute demande que lui adresse l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Le cas échéant, de telles mesures doivent être étudiées en détail et leur coût évalué et supporté par les deux Parties.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Chaque Partie aura le droit, après un délai de notification de soixante (60) jours, de faire mener par ses autorités aéronautiques, une évaluation sur le territoire de l'autre Partie des mesures de sécurité qui sont appliquées ou prévues de l'être, par les exploitants d'aéronefs par rapport aux aéronefs provenant de ou en partance du territoire de la première Partie. Les arrangements administratifs relatifs à de telles évaluations seront faits par les autorités aéronautiques et appliqués sans délai afin d'assurer que les évaluations soient menées avec diligence. Toutes les évaluations seront couvertes par un accord confidentiel spécifique.

7. Au cas où une Partie a des raisons valables de croire que l'autre Partie n'a pas respecté les dispositions du présent Article, la première Partie peut demander des consultations. Ces consultations débuteront dans les quinze (15) jours qui suivent la réception de la demande de l'une des Parties. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant après un délai de quinze jours suivant le début des consultations constitue des motifs de retrait, d'annulation, de suspension ou d'imposition de conditions sur les autorisations de la ou des compagnies désignées par l'autre Partie. Lorsqu'une urgence le commande, ou dans le but d'empêcher une autre violation des dispositions du présent Article, la première Partie peut prendre des mesures provisoires à tout moment.

ARTICLE 9
Redevances

1. Aucune partie ne doit imposer ou se laisser imposer par les compagnies aériennes de l'autre partie des redevances plus élevées que celles imposées à ses propres compagnies aériennes assurant les mêmes services internationaux.

2. Chaque Partie encourage des consultations sur les redevances entre son autorité fiscale compétente et les compagnies aériennes qui utilisent le service et les infrastructures fournis par ces autorités fiscales, partout où c'est praticable, par le biais des organisations représentant les compagnies aériennes. Chaque Partie contractante encourage davantage son autorité fiscale compétente et les utilisateurs à échanger des informations appropriées concernant les redevances.

ARTICLE 10
Droits de douane

1. Chaque Partie, sur la base de la réciprocité, pourra appliquer à une compagnie désignée de l'autre partie, dans la plus large mesure, les lois nationales relatives à l'exonération sur l'importation, les droits de douane, les contributions directes, les frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée, concernant l'aéronef, le carburant, les lubrifiants, les provisions techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les équipements normaux des aéronefs, les provisions de bord et autres articles comme les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien (LTA), tout document imprimé qui porte le label de la compagnie et les documents publicitaires habituels distribués gratuitement par cette compagnie aérienne désignée et destinés à l'utilisation ou utilisés seulement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante assurant les services agréés.

2. Les exonérations visées par cet article seront applicables aux objets cités à son paragraphe 1:

a) introduits sur le territoire d'une des Parties par ou pour le compte des compagnies de l'autre Partie;

b) retenus à bord de l'aéronef de la compagnie aérienne désignée de l'une des parties à l'arrivée ou au départ du territoire de l'autre partie ; ou

c) mis à bord de l'aéronef de la compagnie désignée d'une des parties à partir du territoire de l'autre Partie et affectés à l'exploitation des services agréés;

que ces articles soient utilisés ou entièrement consommés dans le territoire de la Partie accordant l'exonération, sous réserve que la propriété de tels articles ne soit pas transférée dans le territoire de ladite Partie.

3. L'équipement de bord normal ainsi que le matériel et les approvisionnements se trouvant généralement à bord de l'aéronef d'une compagnie désignée de l'une ou l'autre partie ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'une autre mesure soit prise conformément aux règlements douaniers en vigueur.

ARTICLE 11
Taxation

1. Le capital représenté par les aéronefs utilisés pour l'exploitation des services aériens internationaux d'une compagnie aérienne désignée n'est imposable que dans le territoire de la Partie où se trouve la base d'opération principale de la compagnie.

2. Les profits tirés de l'exploitation des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée dans les services aériens internationaux ainsi que les biens et les services fournis sont imposables conformément à la législation de chaque Partie. Les deux Parties s'efforceront de conclure un accord spécial pour éviter une double taxation.

ARTICLE 12
Capacité

1. La capacité totale qui sera offerte par les compagnies aériennes désignées des Parties doit être convenue entre les autorités aéronautiques des deux parties avant le début des opérations, et ensuite selon les exigences prévues du trafic.

2. Les services agréés par les deux Parties doivent se fixer comme objectif premier la mise en place de capacités adéquates et adaptées pour satisfaire les besoins de trafic entre les deux Parties.

3. Chaque Partie donnera des opportunités justes et équitables aux compagnies aériennes désignées des deux parties pour assurer les services agréés entre leurs territoires respectifs afin de garantir l'équité et le bénéfice mutuel, en se basant sur le principe du partage égal de capacité totale entre les deux Parties.

4. Chaque partie et ses compagnies aériennes désignées doivent prendre en considération les intérêts de l'autre partie et ses compagnies aériennes désignées afin de ne pas affecter indûment les services fournis par l'autre.

5. Si, après examen, les parties ne tombent pas d'accord sur la capacité à offrir aux services agréés, la capacité qui pourrait être fournie par les compagnies désignées des Parties Contractantes ne doit pas dépasser la capacité totale à offrir prévue antécédemment.

ARTICLE 13
Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les compagnies désignées d'une Partie pour des services couverts par le présent Accord doivent être établis à des niveaux raisonnables, en accordant une attention particulière à tous les facteurs pertinents, y compris les intérêts des utilisateurs, le coût de l'opération, les caractéristiques de service, un profit raisonnable, les tarifs d'autres compagnies, et les autres facteurs commerciaux sur le marché.

2. Les Parties conviennent de prêter une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce que paraissant déraisonnablement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs à cause d'un abus de position dominante, artificiellement bas du fait d'une subvention ou d'un appui direct ou indirect, ou "abusif".

3. Les tarifs doivent, partout où c'est possible, être convenus par les compagnies désignées des deux Parties, après discussion, tel que prévu avec leurs gouvernements respectifs et, si applicable, une consultation avec d'autres compagnies. Un tel Accord doit, si possible, être réalisé grâce à l'utilisation d'un mécanisme de coordination approprié sur le tarif international. A défaut d'un accord multilatéral ou bilatéral, chaque compagnie désignée peut fixer individuellement des tarifs.

4. Chaque Partie peut demander une notification ou une présentation de tarifs proposés par la ou les compagnies désignées des deux parties pour l'acheminement vers ou en provenance de son territoire. Une telle notification ou présentation peut nécessiter pas plus de trente (30) jours avant la date d'introduction proposée. Dans des cas spéciaux, cette période peut être réduite.

5. Chaque Partie a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs fixés pour les transports aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux parties, si le départ se fait dans son propre territoire. Les tarifs à fixer par une compagnie désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un Etat tiers dont les services sont couverts par le présent Accord doivent être approuvés par l'autre partie. Aucune des parties ne doit entreprendre une action unilatérale pour empêcher l'imposition des tarifs proposés ou le maintien des tarifs des voyages aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux Parties démarrant du territoire de l'autre Partie.

6. L'approbation des tarifs conformément aux dispositions du paragraphe 5 ci-dessus peut être donnée formellement par chacune des Parties aux compagnies établissant les tarifs. Cependant, si la Partie concernée ne remet pas une notification écrite à l'autre Partie pour la désapprobation des tarifs des compagnies de l'autre Partie dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de soumission, les tarifs concernés seront considérés comme approuvés. Au cas où la période de soumission serait réduite conformément au paragraphe 4, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence la période pendant laquelle la désapprobation peut être faite.

7. Lorsque l'un ou l'autre Partie estime qu'un tarif de transport vers son territoire entre dans les catégories citées au paragraphe 2 ci-dessus, cette Partie doit notifier sa désapprobation à l'autre Partie aussitôt que possible, et au moins dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de notification ou de présentation du tarif, et peut profiter des procédures de consultation mentionnées au paragraphe 8 ci-dessous.

8. Chaque partie peut demander une consultation concernant n'importe quel tarif d'une compagnie de l'une ou l'autre Partie pour des services couverts par le présent Accord, y compris là où le tarif visé a été sujet à une notification de désapprobation ou d'insatisfaction. Ces consultations doivent être tenues dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de la demande. Les Parties doivent coopérer pour la sécurisation de l'information nécessaire à un règlement motivé des problèmes. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie doit tout mettre en œuvre pour exécuter le présent Accord. Si les Parties ne parviennent pas à un Accord, la décision de la Partie dans le territoire de laquelle le voyage a commencé prévaut.

9. Un tarif établi conformément aux dispositions de cette clause doit rester en vigueur, à moins qu'il ne soit retiré par la ou les compagnies concernée ou jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit approuvé. Cependant, un tarif ne doit pas être prolongé au delà de 6 mois après la date à laquelle il devrait expirer, à moins d'être approuvé par les parties. Lorsqu'un tarif est approuvé sans date d'expiration et qu'aucun nouveau tarif n'a pas été fixé et approuvé, ce tarif doit rester en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre partie le dénonce par notification de sa propre initiative ou à la demande des compagnies aériennes concernées. Une telle dénonciation doit se faire après une notification de trente (30) jours.

10. Les Parties s'engagent à s'assurer de l'existence d'un mécanisme actif et efficace dans leurs juridictions pour enquêter sur les violations, par n'importe quelle compagnie, agent de passage, agent de fret, organisateur de voyages en groupe, transitaire, des tarifs établis conformément à cet Article. Ils doivent en outre veiller à ce que la violation de ces tarifs soit punissable par des mesures dissuasives sur des bases cohérentes et non discriminatoires.

ARTICLE 14
Mesures de Sauvegarde

1. Les Parties conviennent que les pratiques suivantes des compagnies aériennes relèvent d'une concurrence déloyale et peuvent nécessiter un examen plus approfondi:

a) fixation de tarifs et de taux de transport qui sont, d'une façon générale, insuffisants pour couvrir les coûts des services fournis ou anormalement élevés;

b) les pratiques en question sont plus durables que temporaires;

c) ces pratiques ont un effet économique important sur une autre compagnie ou lui causent des dommages considérables;

d) ces pratiques reflètent une intention apparente ou ont l'effet probable de paralyser ou d'exclure une autre compagnie du marché, et

e) une attitude indiquant un abus de position dominante sur la route.

2. Si les autorités aéronautiques d'une Partie considèrent que l'opération ou les opérations prévues ou menées par les compagnies désignées de l'autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal, conformément aux indicateurs cités au paragraphe 1, elles peuvent demander une consultation conformément à l'Article 19 (Consultation) dans le but de résoudre le problème. Une telle demande sera accompagnée d'une note justificative de la requête, et la consultation devra commencer dans les trente (30) jours qui suivent la requête.

3. Si les Parties n'arrivent pas à résoudre le problème par consultations, chacune d'entre elles peut invoquer le mécanisme de règlement des différends aux termes de l'Article 20 (Règlement des différends) pour résoudre le problème.

ARTICLE 15
Conversion Monétaire et Paiement de Revenu

1. Chaque Partie autorise la ou les compagnie(s) designees et ce, réciproquement à convertir et à transférer à l'étranger vers l'Etat choisi par la ou les compagnies aériennes, sur leur demande, tous les revenus locaux tirés de la vente

des services de transport aérien dépassant les sommes localement dépensées, en autorisant promptement leur conversion et leur transfert sans restriction, discrimination ou paiement d'impôts et de taxes.

2. La conversion et le paiement de tels revenus seront autorisés conformément aux lois et règlements en vigueur et ne sont soumis à aucun frais administratif ou de change sauf ceux normalement prévus par les banques en matière de conversion et de transfert.

3. Les dispositions du présent Article ne dispensent pas les compagnies aériennes des deux Parties des impôts, taxes et contributions auxquels elles sont soumises.

ARTICLE 16
Vente et Commercialisation des Services de Transport Aérien

1. Chaque Partie accorde aux compagnies aériennes de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser les services de transport aérien international sur son territoire directement ou à travers des agents ou intermédiaires choisis par la compagnie aérienne, y compris le droit d'ouvrir des bureaux, aussi bien en réseau qu'hors réseau.

2. Chaque compagnie aura le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve des lois et règlements nationaux, en monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne est libre d'acheter de tels titres de transport dans les monnaies acceptées par la compagnie aérienne.

3. La compagnie ou les compagnies aériennes d'une Partie auront le droit d'apporter et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante, et de manière réciproque, leurs représentants ou leurs personnels d'exploitation, commercial et technique tel que requis par rapport à l'exploitation des services agréés.

4. Les besoins en personnel peuvent, suivant l'option de la ou des compagnies aériennes désignées d'une Partie, être satisfaites par leur propres agents ou en utilisant les services de toute autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à exécuter de tels services pour d'autres compagnies.

5. Les représentants et le personnel doivent être soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie et s'y conformer:

a) chaque Partie accordera aux représentants et personnels visés au paragraphe 3 du présent Article, sur la base de la réciprocité et dans un délai minimum, les permis de travail, visas de séjour ou autres documents similaires requis; et

b) les deux Parties doivent faciliter et accélérer les procédures d'octroi des permis de travail requis au personnel chargé d'exécuter certaines tâches temporaires ne dépassant pas quatre vingt dix (90) jours.

ARTICLE 17
Statistiques

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie doivent fournir ou demander à leur(s) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, à leur demande, des états périodiques ou autres statistiques dont ils peuvent raisonnablement avoir besoin dans l'évaluation de la capacité des services agréés exploités par la ou les compagnies aériennes de la première Partie.

ARTICLE 18
Approbation des Horaires de Vol

1. La compagnie désignée de chaque Partie soumet ses horaires de vol prévus aux autorités aéronautiques de l'autre Partie pour approbation au moins quarante cinq (45) jours avant l'exploitation des services agréés, sauf dispositions contraires conclues entre les Parties. La même procédure s'appliquera à toute modification qui y sera apportée.

2. Pour les vols supplémentaires que la compagnie désignée d'une Partie contractante souhaite effectuer sur les services agréés en dehors des horaires de vol approuvés, cette compagnie aérienne doit demander l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. De telles requêtes doivent être soumises au moins quinze (15) jours avant l'exploitation de tels services.

ARTICLE 19
Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties se consultent de temps à autre, afin de s'assurer de la bonne application et du respect des dispositions du présent Accord. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande, sauf disposition contraire des deux Parties.

ARTICLE 20
Règlement de différend

1. En cas de différend entre les Parties concernant l'interprétation ou l'application des dispositions du présent Accord, à l'exception de ceux pouvant

découler des Articles 7 (Sûreté) et 13 (Tarifs), les autorités aéronautiques des deux Parties essayeront dans un premier temps de régler le différend par la consultation et la négociation.

2. Au cas où les Parties ne parviennent pas à un accord par la négociation, le différend doit être réglé par la voie diplomatique.

ARTICLE 21
Amendement

1. L'une des Parties peut à tout moment demander des consultations à l'autre partie aux fins d'amender le présent Accord ou ses Annexes. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de cette requête.

2. Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties sera effectif à une date déterminée par échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été accomplies par les deux Parties.

3. Tout amendement aux Annexes peut être apporté par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entrera en vigueur dès que confirmé par l'échange de Notes diplomatiques.

ARTICLE 22
Accords Multilatéraux

Si un accord multilatéral relatif au transport aérien entre les deux Parties entre en vigueur, le présent Accord sera amendé pour une conformité aux dispositions dudit accord multilatéral.

ARTICLE 23
Dénonciation

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie par écrit et par la voie diplomatique, de sa décision de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Le présent Accord prendra fin à minuit, heure locale de la Partie recevant la notification, immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit annulée par accord avant la fin de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification sera considérée comme reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'OACI.

ARTICLE 24
Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord ainsi que tout amendement qui y est apporté, sera enregistré dès sa signature, auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par la Partie où a eu lieu la signature.

ARTICLE 25
Entrée en Vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à une date qui sera déterminée par échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été accomplies par les deux Parties.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Brasilia, le 16 mai 2007, en deux versions originales, en langue portugaise et française, chacune faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL:

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL:

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

Les compagnies aériennes désignées par chaque partie peuvent exploiter des lignes aériennes, selon les termes de l'Article 2, dans les cas suivants:

1) Vols Passagers

1.a. lignes exploitées par les compagnies aériennes du Brésil:

Points au Brésil: Tout aéroport international
Points intermédiaires: voir Note 2;
Points au Sénégal: tout aéroport international
Points au delà de: voir Note 2.

1b lignes exploitées par les compagnies aériennes du Sénégal:

Points au Sénégal: tout aéroport international
Via: voir Note 2;
Points au Brésil: tout aéroport international
Points au delà de: voir Note 2.

2) Vols Cargo

2.a. Lignes exploitées par les compagnies aériennes du Brésil:

Points au Brésil: tout aéroport international
Points intermédiaires: tout point
Points au Sénégal: tout aéroport international
Points au delà de: tout point

2.b. Lignes exploitées par les compagnies aériennes du Sénégal:

De: points au Sénégal: tout aéroport international
Points intermédiaires: tout point
Points au Brésil: tout aéroport international
Points au-delà de: tout point

Note:

1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie, sur tout ou partie de leurs vols, peuvent à leur convenance opérer des vols sur tout ou partie des lignes ou faire des escales sur un ou plusieurs points, à condition que ces lignes commencent ou finissent sur un point du territoire de la partie qui a désigné la compagnie aérienne.

2. Les points intermédiaires et au delà, cités sur les routes 1.a et 1.b ci-dessus pourront être effectuées d'un commun accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties.

3. Sur les lignes mixtes, les escales dans un pays tiers qui n'ont pas été accordées au préalable entre les deux Parties, pourront être opérées sans droits de trafic.