ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA SOBRE TRANSPORTE AÉREO

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Reino da Bélgica
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago aos 7 de dezembro de 1944,

Desejando firmar um acordo complementar àquela Convenção com vistas a estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além, e de promover, ao máximo possível, toda forma de cooperação civil no setor dos transportes aéreos,

Desejando garantir o mais alto nível de segurança no transporte aéreo internacional,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1º
Definições

Para os fins deste Acordo, a menos que o contexto exija de outra maneira:

a) o termo "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 seus Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

b) o termo "Acordo" significa este Acordo, o seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

c) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Comandante da Aeronáutica e, no caso do Reino da Bélgica, o Ministério das Comunicações, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou autoridade autorizada a exercer quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

d) os termos "território", "serviços aéreos", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos nos Artigos 2º e 96 da Convenção;

e) o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada conforme os Artigos 3º e 4º deste Acordo;

f) o termo "serviços acordados" significa serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo;

g) o termo "tarifas" significa qualquer dos seguintes:

i) a tarifa de passageiros cobrada por uma empresa aérea para o transporte de passageiros e suas bagagens nos serviços aéreos e as taxas e condições aplicáveis aos serviços conexos a tal transporte;

ii) o frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto mala postal) nos serviços aéreos;

iii) as condições regendo a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa de passageiros ou frete, incluindo quaisquer vantagens vinculadas à tarifa de passageiros ou ao frete;

iv) o valor da comissão paga por uma empresa aérea a um agente, relativa aos bilhetes vendidos ou aos conhecimentos aéreos preenchidos por aquele agente para o transporte nos serviços aéreos.

h) o termo "mudança de aeronave" significa a operação de um dos serviços acordados por uma empresa aérea designada de modo que o serviço seja oferecido, em um trecho da rota, por aeronaves de capacidade similar ou inferior das aeronaves que operam em outro trecho;

i) os termos "equipamento de bordo, equipamento de solo, provisão de bordo, peças de reposição" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Anexo 9 da Convenção;

j) o termo "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação.

ARTIGO 2º
Concessão de Direitos

1. Salvo estipulação em contrário no Anexo, cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados, para a exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa aérea designada pela outra Parte Contratante:

a) de sobrevoar o território da outra Parte Contratante;

b) de pousar no referido território, para fins não comerciais; e

c) fazer escalas nesse território, para a exploração das rotas especificadas no Anexo, a fim de embarcar e desembarcar passageiros, carga e mala postal transportados em tráfego internacional, separadamente ou em combinação.

2. Nenhum dispositivo do parágrafo 1º deste Artigo será considerado como concessão, a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante, do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagens, carga e mala postal, transportados mediante pagamento ou em virtude de um contrato de locação, e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

ARTIGO 3º
Designação para a Operação de Serviços

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por Nota diplomática endereçada à outra Parte Contratante, uma empresa aérea para operar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo por essa Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante tem o direito de retirar por nota diplomática endereçada à outra Parte Contratante a designação de uma empresa aérea e de designar outra.

ARTIGO 4º
Autorização para a Operação de Serviços

1. Ao receber a notificação de designação de uma das Partes Contratantes nos termos do Artigo 3º do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, de conformidade com suas leis e regulamentos, concederão sem demora, à empresa aérea designada as autorizações necessárias à operação dos serviços acordados para os quais essa empresa foi designada.

2. Ao receber tal autorização, a empresa aérea poderá iniciar a operação dos serviços acordados, total ou parcialmente, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo e desde que as tarifas sejam fixadas em conformidade com os dispositivos do Artigo 13 deste Acordo.

ARTIGO 5º
Revogação ou Suspensão de Autorização de Operação do Serviço

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de recusar, de cassar e de suspender autorizações para o exercício dos direitos especificados no Artigo 4º deste Acordo por empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, e de impor condições, temporária ou definitivamente, que considerem necessárias para o exercício desses direitos, caso tal empresa aérea:

a) não possa provar que está habilitada a preencher as condições determinadas de acordo com as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por essas autoridades em conformidade com a Convenção, no que concerne às operações de serviços aéreos internacionais;

b) deixe de operar conforme as condições estabelecidas segundo este Acordo;

c) deixe de cumprir as leis e regulamentos daquela Parte Contratante;

d) não possa provar que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea pertençam à Parte Contratante que a designou ou a seus nacionais.

2. A menos que seja indispensável tomar medidas imediatas para impedir infrações às leis e regulamentos acima mencionados, os direitos enumerados no parágrafo 1º do presente Artigo não serão exercidos antes de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, de conformidade com o Artigo 17 do presente Acordo.

ARTIGO 6º
Aplicação das Leis e dos Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante em vigor relativos à entrada, permanência ou saída das aeronaves que oferecem serviços aéreos internacionais, bem como à operação e à navegação dessas aeronaves, serão observados pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante na entrada, saída e no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma das Partes Contratantes em vigor relativos à entrada, saída, trânsito, imigração, passaportes, alfândega, divisas, formalidades sanitárias e quarentena serão observados pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante, por seus tripulantes e passageiros, ou em seu nome, para a carga e a mala postal em trânsito, na entrada, saída e no interior do território dessa Parte Contratante.

Os passageiros em trânsito no território de uma ou de outra das Partes Contratantes só serão submetidos a um controle sumário.

3. Nenhuma das Partes Contratantes dará tratamento mais favorável a sua própria empresa aérea ou a outra empresa aérea que ofereça e garanta serviços internacionais análogos na aplicação de seus regulamentos mencionados nos parágrafos 1º e 2º deste Artigo, nem na utilização dos aeroportos, das aerovias, dos serviços de tráfego aéreo e das instalações sob seu controle.

ARTIGO 7º
Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo desde que tais certificados ou licenças sejam emitidos ou convalidados mediante e em conformidade com as normas estabelecidas segundo a Convenção.

2. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar reconhecer, para sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

3. Caso os certificados e licenças mencionados no parágrafo 1º deste Artigo tenham sido emitidos ou convalidados segundo normas diferentes daquelas determinadas na Convenção e caso esta diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, as autoridades aeronáuticas da outra

Parte Contratante poderão solicitar consulta segundo o Artigo 17 deste Acordo para garantir que as normas em questão lhe são aceitáveis. A impossibilidade de chegar-se a um consenso quanto às questões relativas à segurança dos vôos justificará a aplicação do Artigo 5º deste Acordo.

ARTIGO 8º
Segurança de Aviação

1. Em conformidade com os direitos e obrigações que lhes impõe o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, promovendo sua segurança, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na 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, ou de qualquer outra Convenção sobre Segurança da Aviação Civil que ambas as Partes tenham ratificado.

2. As Partes Contratantes concordam em fornecer mutuamente, mediante solicitação, toda a assistência necessária para prevenir atos de apoderamento ilícito de aeronaves e outros atos ilícitos dirigidos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes atuarão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e que se denominam Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições sobre a segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; as Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves por elas matriculadas, os operadores de aeronaves que tenham a sede principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em exigir que os operadores de aeronaves observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3º, exigidas pela outra Parte Contratante com relação a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurar-se-á de que em seu território se aplicam efetivamente medidas adequadas para proteger a aeronave e inspecionar os passageiros, a tripulação, a bagagem de

mão, as bagagens, a carga e a provisão de bordo, antes e durante o embarque ou permanência da aeronave. Cada uma das Partes Contratantes examinará também de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulação, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Se uma Parte Contratante deixar de cumprir as disposições relativas à segurança da aviação que estão enunciadas no presente Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão solicitar a convocação de consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da citada Parte Contratante. Na impossibilidade de se chegar a uma solução satisfatória no prazo de 30 (trinta) dias, ficará justificada a aplicação do Artigo 5º do presente Acordo.

ARTIGO 9º
Direitos de Uso

1. Os direitos impostos no território de uma das Partes Contratantes à empresa aérea designada da outra Parte Contratante para o uso dos aeroportos e de outras instalações de navegação aérea pelas aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte Contratante não devem ser maiores do que aqueles impostos a uma empresa aérea nacional da primeira Parte Contratante que ofereça serviços internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas designadas que se utilizem dos serviços e as facilidades proporcionados por aquelas autoridades, quando factível por intermédio das organizações representativas das empresas aéreas. Propostas de alteração nas tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, para permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas.

ARTIGO 10
Direitos Alfandegários e Impostos

1. Cada Parte Contratante isentará a empresa aérea da outra Parte Contratante de restrições de importação, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outros direitos nacionais, regionais e locais e encargos sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, partes

sobressalentes incluindo motores, equipamentos comuns de aeronaves, mantimentos para aeronaves (incluindo bebidas, fumo e outros produtos destinados à venda para passageiros em quantidades limitadas durante o vôo) e outros artigos destinados a serem utilizados unicamente para a operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante que oferecer os serviços acordados, bem como os estoques de passagens aéreas, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso que leve gravado a insígnia da empresa e material publicitário gratuitamente distribuído pela empresa aérea designada.

2. As isenções concedidas segundo este Artigo serão aplicadas aos itens citados no parágrafo 1° deste Artigo, quer esses objetos sejam ou não utilizados ou consumidos inteiramente no território da Parte Contratante que concedeu a isenção quando:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome da empresa aérea designada da outra Parte Contratante desde que não sejam vendidos no território da Parte Contratante que concedeu a isenção;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante desde a chegada até a saída do território da outra Parte Contratante;

c) introduzidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados ao uso na operação dos serviços acordados.

3. O equipamento comum das aeronaves, o equipamento de solo, como também o material e o suprimento normalmente mantido a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de qualquer Parte Contratante poderão ser desembarcados no território da outra Parte Contratante somente com a aprovação das autoridades alfandegárias daquele território. Em tal caso, poderão ser colocados sob supervisão das ditas autoridades até que sejam re-exportados ou alienados de acordo com os regulamentos alfandegários.

4. Bagagens e carga em trânsito direto serão isentas de direitos alfandegários e outras taxas.

5. As isenções previstas neste Artigo também são concedidas quando a empresa aérea da Parte Contratante tiver firmado acordos com outra empresa aérea que receba as mesmas isenções da outra Parte Contratante, tendo em vista o empréstimo ou o deslocamento no território da outra Parte Contratante dos objetos mencionados no parágrafo 1° deste Artigo.

ARTIGO 11
Capacidade

1. Haverá oportunidade justa e igual para as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo.

2. Na operação dos serviços acordados, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante levará em conta os interesses da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados pela última em toda ou em parte da mesma rota.

3. Os serviços acordados proporcionados pelas empresas aéreas designadas das Partes Contratantes terão como característica uma relação estrita com as necessidades do público para o transporte nas rotas especificadas e terão como objetivo primário a provisão, em níveis razoáveis de aproveitamento, de capacidade adequada para atender às necessidades comuns e normalmente previsíveis para o transporte de passageiros, carga e mala postal entre o território da Parte Contratante que designou a empresa aérea e os países de destino final do tráfego.

4. O transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, será determinado de acordo com o princípio geral de que a capacidade será relacionada com:

a) a demanda de tráfego de e para o território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego da região através da qual passa o serviço acordado, levando em conta outros serviços estabelecidos pelas empresas aéreas dos Estados compreeendidos naquela região; e

c) os requisitos de operação de vôos de longa duração.

5. As empresas aéreas submeterão à aprovação, num prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias antes da operação dos serviços acordados, os programas para operação às autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes. Estes incluirão o tipo de serviços, os tipos de aeronaves, as freqüências e os horários dos vôos. Isto se aplica, igualmente, a toda modificação ulterior. Em casos específicos esse prazo poderá ser reduzido com a aprovação das autoridades aeronáuticas.

ARTIGO 12
Mudança de Aeronave

A empresa aérea designada por uma Parte Contratante poderá realizar uma mudança de aeronave no território da outra Parte Contratante para pontos além, desde que cumpra as seguintes condições:

a) a substituição deverá ser justificada em termos de rentabilidade;

b) a aeronave que oferecer o serviço no trecho mais distante do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea garantirá o serviço unicamente de acordo com a aeronave que operar no trecho mais próximo e seu horário de vôo será determinado em função disso; a primeira chegará até o ponto de substituição para levar o tráfego da segunda aeronave ou desembarcar o tráfego que será tomado a bordo por esta última, e a capacidade será determinada levando-se em consideração principalmente este objetivo;

c) a empresa aérea não poderá ser apresentada ao público através de publicidade por oferecer um serviço a partir do ponto em que se realiza a substituição de aeronaves, a menos que o Anexo estabeleça de outra maneira;

d) em todo vôo com destino ao território da outra Parte Contratante onde se realizar a substituição de aeronaves um só vôo será autorizado oriundo deste território, exceto se aprovado mais de um vôo pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 13
Tarifas

1. As Partes Contratantes admitirão que uma tarifa em uma das rotas especificadas no Anexo seja estabelecida por uma das empresas aéreas designadas, se possível após acordo entre essas empresas aéreas.

2. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços acordados entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se em consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, lucro razoável, características do serviço e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas operando em toda ou parte da mesma rota.

3. As tarifas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes e recebidas por estas pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para sua entrada em vigor. As autoridades aeronáuticas podem aceitar um prazo mais curto em casos particulares.

Se, num prazo de 30 (trinta) dias contados da data de recebimento, as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não tiverem expresso a sua discordância às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, as tarifas serão consideradas aprovadas e entrarão em vigor na data indicada na tarifa proposta.

Caso as autoridades aeronáuticas aceitem um prazo mais curto para a apresentação de uma tarifa, estas poderão igualmente acordar que o prazo do aviso de discordância seja inferior a 30 (trinta) dias.

4. Se um aviso de discordância tiver sido dado, segundo o parágrafo 3º deste Artigo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes realizarão consultas em conformidade com o Artigo 17 do presente Acordo e se esforçarão para fixar a tarifa de comum acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito da tarifa que lhes tenha sido submetida, nos termos do parágrafo 3º deste Artigo, nem sobre a fixação de qualquer tarifa, nos termos do parágrafo 4º deste Artigo, a controvérsia será solucionada em conformidade com as disposições do Artigo 18 deste Acordo.

6. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não estiverem de acordo com uma tarifa fixada, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas e as empresas aéreas designadas procurarão, se necessário, chegar a um entendimento.

Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento do aviso de discordância, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições previstas nos parágrafos 2º e 3º deste Artigo, os procedimentos indicados nos parágrafos 4º e 5º deste Artigo serão aplicados.

7. As tarifas estabelecidas conforme as disposições do presente Artigo permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos das disposições deste Artigo, ou do Artigo 18 deste Acordo.

8. Nenhuma tarifa vigorará se as autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, salvo sob as disposições previstas no parágrafo 4º do Artigo 18 deste Acordo.

9. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes se esforçarão para assegurar que as tarifas impostas e cobradas correspondam às tarifas aprovadas por ambas as autoridades aeronáuticas e nenhuma empresa aérea conceda abatimento sobre tais tarifas.

10. As empresas aéreas estão autorizadas a fazer concorrência nos trechos dos serviços acordados onde estas exercerem direitos de tráfego de 5ª liberdade do ar às tarifas aplicadas pelas empresas aéreas que operam nos mesmos trechos de 3ª e 4ª liberdades do ar, sem que para isso prejudiquem a aplicação dos dispositivos dos parágrafos precedentes deste Artigo.

As tarifas cobradas pelas empresas aéreas que operam serviços de 5ª liberdade do ar não serão menos elevadas e suas condições tarifárias não serão menos restritivas do que aquelas das empresas aéreas que operam serviços de 3ª e 4ª liberdades do ar.

ARTIGO 14
Pessoal

1. A empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes está autorizada, com base na reciprocidade, a manter no território da outra Parte Contratante representantes e empregados dos setores comercial, operacional e técnico necessários à exploração dos serviços acordados.

2. A critério da empresa aérea designada, as necessidades em termos de pessoal poderão ser preenchidas por seu próprio pessoal executivo ou pelo pessoal de outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante e esteja autorizada a realizar tais serviços nesse território.

3. O pessoal mencionado no parágrafo 1º deste Artigo deverá cumprir as leis e regulamentos em vigor no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante concederá na base de reciprocidade e sem demora carteiras de trabalho e outros documentos análogos necessários a tais funcionários.

4. Na medida em que permitirem as leis nacionais, as duas Partes Contratantes isentarão da obrigação de obter carteiras de trabalho e outros documentos análogos o pessoal que exercer funções temporárias.

ARTIGO 15
Vendas e Receitas

1. Cada empresa aérea designada tem o direito de vender os bilhetes de passagem no território da outra Parte Contratante diretamente e, a seu critério, por intermédio de seus agentes.

A venda poderá ser em moeda do país e, contanto que a legislação nacional o permita, em moedas livremente conversíveis de outros países.

Qualquer pessoa poderá adquirir esses bilhetes nas moedas aceitas para a venda por essa empresa aérea.

2. Cada empresa aérea designada terá o direito de transferir para o seu país receitas locais excedentes às somas locais desembolsadas. Essas transferências serão permitidas sem restrição, à taxa de câmbio aplicável a essas transações ou, quando não houver taxa de câmbio, com base na "taxa de câmbio" praticada no mercado para os pagamentos correntes, aplicáveis no dia do pedido de transferência pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos e de câmbio, exceto os normalmente cobrados pelos bancos na execução de tais conversão e remessa.

3. Com base na reciprocidade, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante terá o direito à isenção de todo tributo nas receitas que a empresa obtenha no território da outra Parte Contratante da operação dos serviços de transporte aéreo, e de todo imposto sobre o montante de negócios ou capital da mesma.

Este dispositivo não será aplicável se uma Convenção destinada a evitar a bitributação prevendo uma isenção análoga estiver em vigor entre as duas Partes Contratantes.

ARTIGO 16
Intercâmbio de Informação

1. As autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes trocarão, na medida do possível, informações relativas às autorizações em vigor nas suas empresas aéreas designadas no que tange à operação de serviços com origem/destino e escala no território da outra Parte Contratante inclusive emitindo cópias de certificados e das autorizações em vigor relativos aos serviços aéreos nas rotas especificadas, bem como emendas, isenções e tabelas de serviços autorizados.

2. Cada Parte Contratante assegurará que sua empresa aérea forneça às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante o mais rápido possível cópias das tarifas, tabelas e emendas, bem como toda informação pertinente relativa à operação dos serviços, inclusive a capacidade em cada uma das rotas especificadas e qualquer informação requisitada que prove às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante que os dispositivos deste Acordo são realmente respeitados.

3. Cada Parte Contratante assegurará que sua empresa aérea designada forneça às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante estatísticas relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados, indicando os pontos de embarque e desembarque.

ARTIGO 17
Consultas

1. As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes farão consultas entre si periodicamente com vistas a garantir uma estreita colaboração quanto a todas as questões relativas à aplicação dos dispositivos deste Acordo e de seu Anexo.

2. Tais consultas começarão dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento de tal solicitação, exceto se acordado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 18
Solução de Controvérsias

1. Se uma controvérsia surgir entre as Partes Contratantes quanto à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes se esforçarão primeiramente para resolvê-la por via de negociações.

2. Se as Partes Contratantes não chegarem a um acordo por via de negociações, poderão submeter a controvérsia à decisão de qualquer pessoa ou organismo, ou, a critério de uma ou de outra das Partes Contratantes, a decisão de um tribunal composto por três árbitros.

3. O tribunal arbitral é formado como segue: cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro num prazo de 60 (sessenta) dias contados da data em que uma delas receber da outra Parte Contratante, por via diplomática, uma solicitação de arbitragem. Esses dois árbitros chegarão a um acordo para designar o terceiro árbitro em um prazo adicional de 60 (sessenta) dias. O terceiro árbitro representará um terceiro Estado, atuará na qualidade de presidente do tribunal e determinará o local da arbitragem.

Se uma ou outra Parte Contratante não nomear um árbitro no prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for designado no prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá ser convidado por uma Parte Contratante a nomear um árbitro ou árbitros segundo o caso.

4. Cada Parte Contratante deverá, consistente com a sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

Se uma das Partes Contratantes não concordar com tal decisão, a outra Parte Contratante poderá aplicar o Artigo 5º deste Acordo.

5. As despesas de arbitragem serão divididas igualmente entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 19
Emendas

1. Caso uma Parte Contratante deseje realizar emendas a um dispositivo deste Acordo, esta poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante. Tais consultas, que poderão ser feitas entre as autoridades aeronáuticas por meio de discussão ou por correspondência, começarão no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data da solicitação.

2. Se uma convenção geral multilateral sobre aviação entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, prevalecerão os dispositivos de tal Convenção. Consultas, conforme o parágrafo 1º deste Artigo, poderão ser mantidas com vistas a determinar o grau em que este Acordo é afetado pelos dispositivos da convenção multilateral.

3. Qualquer emenda ou modificação entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 20
Denúncia

1. Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento, notificar a outra Parte Contratante, por escrito através dos canais diplomáticos, de sua decisão de denunciar este Acordo.

Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. O Acordo deixará de viger 1 (um) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja retirada, de comum acordo, antes de expirar esse período.

Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, essa notificação será considerada recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22
Entrada em Vigor

Brasil Nota DAI de 19/12/01

Bruxelas Nota Emb. Bélgica nº 06, de 18/01/02

1. O presente Acordo entrará em vigor por troca de notas diplomáticas após a conclusão dos procedimentos constitucionais de cada Parte Contratante.

Pela mesma troca de Notas, o Acordo firmado pelas Partes Contratantes em Bruxelas, em 19 de setembro de 1980, e anexos, deixará de produzir seus efeitos.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

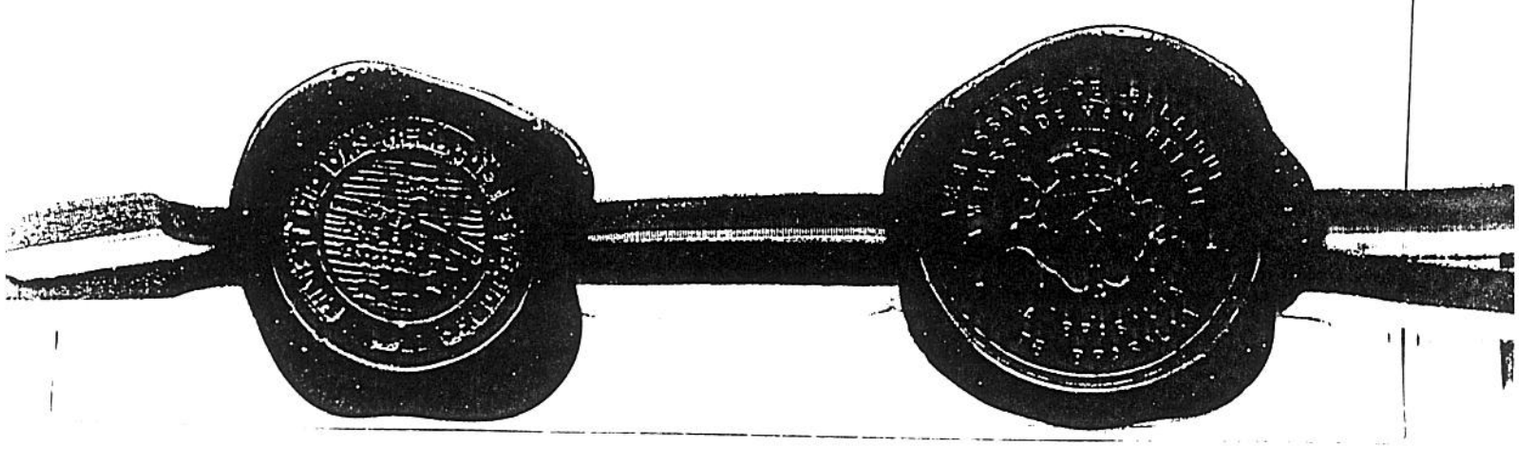
Feito em BRASILIA, em 18 de NOVEMBRO de 1999, em dois exemplares originais, nos idiomas português, francês e holandês, sendo todos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Felipe Lampreia
Ministro de Estado
das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA

Pierre Chevalier
Secretário de Estado do
Comércio Exterior



ANEXO
Quadro de Rotas

1. Rotas do Brasil

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos na Bélgica	Pontos além
Pontos no Brasil.	Cabo Verde, Casablanca.	Pontos na Bélgica.	Tel Aviv, Frankfurt, Berlim, Pequim.

2. Rotas da Bélgica

Pontos de partida	Pontos intermediários	Pontos no Brasil	Pontos além
Pontos na Bélgica	2 pontos sobre a rota direta (Atlântico Sul e África, com exclusão da Europa) a designar posteriormente. Zurique ou outro ponto na Suíça.	Rio de Janeiro e São Paulo (pontos co-terminais).	Buenos Aires, Montevidéu, Santiago do Chile.

Notas:

1. As empresas aéreas designadas das duas Partes Contratantes podem omitir um ou mais pontos sobre as rotas acordadas e também operá-las em uma ordem diferente em um vôo qualquer, com a condição de que o ponto de partida ou chegada seja situado no país de sua nacionalidade.

2. Em nenhum caso esta cláusula permite às empresas aéreas designadas substituir ou operar pontos além como pontos intermediários ou pontos intermediários como pontos além.

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil

et

Le Gouvernement du Royaume de Belgique
(dénommés ci-après "Parties Contractantes"),

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà et de promouvoir, dans toute la mesure du possible, toute forme de coopération civile dans le secteur des transports aériens;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité dans le domaine du transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1er
Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une autre interprétation:

a) le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94, pour autant que lesdits Annexes et amendements soient entrés en vigueur pour les deux Parties Contractantes;

b) le terme "Accord" désigne le présent Accord, son Annexe, ainsi que toute modification apportée audit accord ou à ladite annexe;

c) le terme "autorités aéronautiques" désigne: dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications, et dans le cas de la République fédérative du Brésil, le Commandant de l'Aéronautique, ou, pour les deux parties, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer l'une quelconque des fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

d) les termes "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans les articles 2 et 96 de la Convention;

e) le terme "entreprise de transport aérien désignée" vise une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;

f) le terme "services convenus" désigne les services aériens réguliers pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;

g) le terme "tarifs" désigne l'une des notions suivantes:

i) les prix passagers pratiqués par une entreprise aérienne pour le transport de passagers et de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les taxes et les conditions applicables aux services auxiliaires dans le cadre de ces transports;

ii) les tarifs de fret pratiqués par une entreprise aérienne pour le transport de marchandises (excepté le transport du courrier) sur les services aériens;

iii) les conditions auxquelles certains tarifs de transport de passagers et de fret sont disponibles ou applicables, en ce compris tous avantages liés aux dits tarifs;

iv) le montant des commissions payées par une entreprise aérienne pour services d'agence sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien émises par les agents concernés pour le transport sur les services aériens;

h) le terme "rupture de charge" signifie qu'une entreprise aérienne désignée, pour assurer les services convenus, fera desservir certaines sections de la route par des aéronefs de capacité similaire ou inférieure à ceux utilisés sur une autre section;

i) les termes "équipement de bord", "équipement au sol", "provisions de bord", "pièces de rechange" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention;

j) le terme "tarif aéronautique" désigne la taxe réclamée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation des installations et la fourniture de services aéroportuaires, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation.

ARTICLE 2
Octroi de droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie Contractante accordera à l'autre Partie Contractante, pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par cette autre Partie Contractante, les droits suivants:

a) survoler le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) faire des escales non commerciales dans le dit territoire;

c) effectuer des escales sur son territoire dans le cadre de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme concédant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location et destinés à un autre point du territoire de cette dernière.

ARTICLE 3
Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante aura le droit de retirer, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

ARTICLE 4
Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émanant de l'une des Parties Contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accorderont sans délai et en conformité avec les lois et règlements de cette dernière, les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ladite entreprise de transport aérien a été désignée.

2. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien pourra commencer à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord et que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

ARTICLE 5
Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation de services

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante auront le droit de refuser, de révoquer, de suspendre les autorisations pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 4 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou de les assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, qu'elle estime nécessaires pour l'exercice de ces droits, si ladite entreprise de transport aérien :

a) ne peut montrer qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités, conformément à la Convention , en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux;

b) ne se conforme pas aux conditions prescrites dans le présent Accord;

c) ne se conforme pas aux lois et règlements de cette Partie Contractante;

d) n'est pas en mesure de prouver qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

ARTICLE 6
Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, et par ses équipages et passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera de traitement plus favorable à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien qui offre ou assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations sous son contrôle.

ARTICLE 7
Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, pour autant que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie Contractante se réserve toutefois le droit de refuser, de reconnaître pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

3. Lorsque les certificats, brevets et licences visés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été notifiée l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pourront demander une consultation conformément à l'article 17 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 8
Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger l'aviation civile contre tout acte illicite pour en promouvoir la sûreté fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations en général résultant du droit international, les Parties Contractantes se conformeront en particulier 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 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi qu'aux dispositions de toute autre Convention concernant la sûreté de l'Aviation civile ratifiée par elles.

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

3. Dans le cadre de leurs relations, les Parties Contractantes se conforment aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties Contractantes; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante s'engage à exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les dispositions en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 prescrites par l'autre Partie Contractante en matière d'entrée, de sortie ou de séjour sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante s'assure que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, des marchandises ainsi que des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le stationnement de l'aéronef. Chaque Partie Contractante examine également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie Contractante lui adressera en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures spéciales et raisonnables de sûreté.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident impliquant la capture illicite d'aéronefs civils, ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des aéronefs visés, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

6. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la dite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9
Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de cette autre Partie Contractante ne doivent pas être supérieures à ceux imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations sur ces tarifs aéronautiques entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien désignées utilisant les installations et les services offerts par lesdites autorités, par l'intermédiaire, si possible, des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toutes propositions de changement des tarifs aéronautiques seront communiquées aux utilisateurs avec un préavis raisonnable afin de leur permettre de donner leur avis avant que les changements ne prennent effet.

ARTICLE 10
Droits de douane et impôts

1. Chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, impôts, frais d'inspection et autres charges et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, les tabacs et autres produits destinés à être vendus en quantités limitées aux passagers durant le vol) et tous autres biens destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante exploitant les services convenus, ainsi que sur les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont :

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de la Partie Contractante qui a accordé l'exemption;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes à partir de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante jusqu'au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières compétentes de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 11
Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes auront pour caractéristique d'être rigoureusement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises y inclus du courrier embarqués ou débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats, autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien, sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région traversée pour assurer les services convenus, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats faisant partie de la région;

c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services aériens long-courriers.

5. Au plus tard quarante-cinq (45) jours avant la date à laquelle l'exploitation des services convenus prend cours, les entreprises de transport aérien désignées soumettront leurs programmes d'exploitation, pour approbation, aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation indiqueront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit moyennant le consentement des autorités aéronautiques.

ARTICLE 12
Rupture de charge

L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes peut effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour les points au-delà, aux conditions suivantes:

a) la substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité;

b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera ce service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

c) l'entreprise de transport aérien ne peut se présenter au public, par voie de publicité, comme offrant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronefs, sauf stipulation contraire dans l'Annexe au présent Accord;

d) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie Contractante où s'effectue le changement d'aéronef, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante n'autorisent plus d'un vol.

ARTICLE 13
Tarifs

1. Les Parties Contractantes permettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après concertation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, et, s'il convient les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par celles-ci au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif de commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis aux termes du paragraphe 3 du présent article ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles devront en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'au moment où de nouveaux tarifs sont établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés de commun accord et qu'aucune entreprise de transport aérien n'accorde de réductions sur ces tarifs.

10. Sans préjudice de l'application des dispositions des paragraphes précédents du présent article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués pour les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne peuvent être moins élevés et leurs conditions tarifaires ne peuvent être moins restrictives que celles des entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

ARTICLE 14
Personnel

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être assurés par son propre personnel exécutif ou par celui de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Le personnel visé au paragraphe 1 du présent article devra se conformer aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité et sans retard, les permis de travail et autres documents analogues nécessaires à ce personnel.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail et autres documents analogues le personnel qui exerce des fonctions temporaires.

ARTICLE 15
Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

La vente peut se faire dans la monnaie du pays ou, si la législation nationale le permet, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces titres de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de transférer vers son pays l'excédent des recettes locales sur les dépenses locales. Ces transferts sont permis, sans restrictions, au taux de change applicable à ces transactions, ou s'il n'y en a pas au taux de change pratiqué sur le marché des paiements courants en vigueur le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante; ils ne seront pas assujettis à quelconques charges administratives et de change sauf à celles que les banques demandent pour effectuer de tels conversions et envois d'argent.

3. Basé sur la réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie Contractante aura droit à l'exemption de tout tribut sur les recettes que l'entreprise obtient sur le territoire de l'autre Partie Contractante de l'opération des services de transport aérien et de tout impôt sur le montant de ses transactions ou de son capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et prévoyant une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

ARTICLE 16
Echange d'information

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront, dans toute la mesure du possible, des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante ou faisant escale sur ce dernier, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour les services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les exemptions et les tableaux des services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse, le plus rapidement possible, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des copies des tarifs, tableaux, y compris toute modification y apportée, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toutes autres informations requises, prouvant aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 17
Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront périodiquement afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions relatives à l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

ARTICLE 18
Règlement des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre, dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera le représentant d'un Etat tiers; il agira en qualité de Président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Chaque Partie Contractante s'engage à se conformer entièrement à toute décision ou sentence du tribunal arbitral conforme à sa législation.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

ARTICLE 19
Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général, liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette Convention prévaudront. Des consultations, telles que prévues au paragraphe 1 du présent article pourront avoir lieu afin de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Tout amendement ou modification entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 20
Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

2. L'accord prendra fin 1 (un) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 21
Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 22
Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur par un échange de notes diplomatiques, après que les deux Parties Contractantes auront accompli les formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

Par le même échange de notes, l'Accord signé par les Parties Contractantes à Bruxelles, le 19 septembre 1980 et ses Annexes, cesseront de produire leurs effets.

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

Fait en double exemplaire à BRASILIA le 18 jour de NOVEMBRE 1999, en portugais, français et néerlandais, les trois textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ANNEXE
Tableau des routes

1. Routes de la Belgique

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Brésil	Points au-delà
Points en Belgique	**2 points sur la route** directe (Atlantique Sud et Afrique, avec exclusion de l'Europe) à désigner ultérieurement Zürich ou tout autre point en Suisse	**Rio de Janeiro et** São Paulo (tous deux points co-terminaux)	**Buenos Aires** Montevideo Santiago de Chile

2. Routes du Brésil

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Brésil	Cap Vert Casablanca	Points en Belgique	Tel-Aviv Frankfurt Berlin Beijing

Notes

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles possèdent la nationalité.

2. En aucun cas, cette clause ne permet aux transporteurs désignés de substituer ou de desservir des points au-delà comme points intermédiaires ou des points intermédiaires comme point au-delà.

OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIE EN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE INZAKE LUCHTVERVOER

De Regering van de Federale Republiek Brazilië

en

De Regering van het Koninkrijk België
(hierna Overeenkomstsluitende Partijen genoemd),

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld;

Verlangende een overeenkomst tot aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden en het bevorderen, in de mate van het mogelijke, van elke vorm van burgerlijke samenwerking in de luchtvervoerssector;

Verlangende de grootst mogelijke veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

Zijn overeengekomen wat volgt:

ARTIKEL 1
Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;

c) de uitdrukking "luchtvaartautoriteiten" betekent voor het Koninkrijk België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en voor de Federale Republiek Brazilië de Commandant van de Luchtvaart of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

d) de uitdrukkingen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hun is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

e) de uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;

f) de uitdrukking "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

g) de uitdrukking "tarieven" heeft één van de volgende betekenissen:

i) de passagierstarieven die door een luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van passagiers en hun bagage op luchtdiensten gehanteerd worden, alsmede de heffingen en de voorwaarden van toepassing op bijkomende diensten in het kader van zulk vervoer;

ii) de vrachttarieven gevraagd door een luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van goederen (met uitzondering van post) op deze luchtdiensten;

iii) de voorwaarden waaraan zekere tarieven voor het vervoer van passagiers en vracht ter beschikking zijn of van toepassing zijn met inbegrip van alle voordelen die aan deze tarieven verbonden zijn;

iv) het bedrag van de commissies betaald door een luchtvaartmaatschappij voor agentschapvoering inzake de verkochte biljetten of luchtvervoerbrieven uitgeschreven door erkende agenten voor het vervoer op de luchtdiensten.

h) de uitdrukking "verandering van vliegtuigtype" betekent dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij met het oog op het bedienen van de overeengekomen diensten bepaalde delen van de route zal exploiteren met luchtvaartuigen met gelijksoortige of lagere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel;

i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hun is toegekend in de Bijlage 9 van het Verdrag;

j) de uitdrukking "luchtvaarttarief" betekent de heffingen gevraagd aan de luchtvaartmaatschappijen voor het gebruik van installaties en voor de verstrekking van luchthavendiensten, luchtverkeersdiensten en beveiliging van de luchtvaart.

ARTIKEL 2
Verlening van rechten

1. Tenzij in de Bijlage anders wordt bepaald, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen:

a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

c) om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van deze laatste.

ARTIKEL 3
Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht in een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4
Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

2. Na ontvangst van deze vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleeft en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5
Intrekking of schorsing van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de vergunningen voor de uitoefening van de rechten vermeld in artikel 4 van deze Overeenkomst door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden die ze nodig acht voor de uitoefening van deze rechten, indien de voornoemde luchtvaartmaatschappij:

a) in gebreke blijft te hunnen genoege aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

b) in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;

c) in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

d) niet te hunnen genoegen aantoont dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht ervan berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die ze aanwijst of bij haar onderdanen.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6
Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen alsook betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, sanitaire formaliteiten en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in, verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij een meer voordelige behandeling geven ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7
Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchtemboven haar eigen grondgebied.

3. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8
Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen inzake internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichtingen de veiligheid van de Burgerluchtvaart te beschermen tegen eender welke wederrechtelijke gedraging met het oog op de beveiliging ervan integraal deel uitmaakt van dit akkoord. Zonder in het algemeen hun rechten en verplichtingen in internationaal recht aan te tasten, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen meer bepaald handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 alsook de bepalingen van eender ander Verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart door hen bekrachtigd.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen en van hun passagiers en bemanningen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Overeenkomstsluitende Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe te eisen dat de exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart bedoeld in lid 3 opgelegd door de andere Overeenkomstsluitende Partij inzake het binnenkomen, het verlaten of het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zouden in acht nemen. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe dat de gepaste maatregelen daadwerkelijk op haar grondgebied toegepast worden met het oog op de bescherming van luchtvaartuigen en de inspectie van passagiers, bemanningen, handbagages, bagages, vracht en boordproviand vóór en tijdens het laden of tijdens het verblijf van het luchtvaartuig. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale en redelijke beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, van hun passagiers en bemanningen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, staan de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.

6. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de bepalingen in dit artikel betreffende de beveiliging van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9
Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij streeft ernaar dat overleg zou plaatsvinden over deze luchtvaarttarieven tussen hun bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de voorzieningen en diensten aangeboden door voornoemde autoriteiten gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de luchtvaarttarieven zullen tijdig medegedeeld worden aan de gebruikers teneinde hen in staat te stellen hun visie uit te drukken voordat de wijzigingen ingaan.

ARTIKEL 10
Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, boordproviand (met inbegrip van alcoholische drank, tabak en andere producten bestemd om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zij:

a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;

b) aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij vanaf de aankomst op tot het vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.

5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken heeft gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

ARTIKEL 11
Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op een deel daarvan onderhoudt, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op strikte wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van het vervoer zijn.

4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die in dit gebied gelegen zijn; en

c) de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

5. Ten laatste vijfenveertig (45) dagen voor de aanvangsdatum van de exploitatie van de overeengekomen diensten, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen hun exploitatieprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen. Deze exploitatieprogramma's bevatten namelijk het type van dienst, het type van luchtvaartuigen, de frequenties van de dienst en de dienstregelingen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen, kunnen de luchtvaartautoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 12
Verandering van vliegtuigtype

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij kan op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de verder gelegen punten een luchtvaartuig met een andere capaciteit inzetten op voorwaarde dat:

a) dit met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;

b) het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat het verst verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig gebruikt op het dichtstbij gelegen gedeelte en dat dit in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel vervoer op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats met het oog op dit doel bepaald;

c) de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van publiciteit, dat zij een luchtdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst dit toestaat;

d) tegenover iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied toegelaten wordt, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij meer dan één vlucht toestaan.

ARTIKEL 13
Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen laten toe dat een tarief op één van de routes bepaald in de Bijlage wordt vastgesteld door één van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en dit indien mogelijk na overleg tussen die luchtvaartmaatschappijen.

2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen het belang van de

gebruikers, de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, en, waar dit passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een deel van dezelfde route.

3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste zestig (60) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden.

Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennis hebben gegeven van hun bezwaar, worden de zodanige tarieven als goedgekeurd beschouwd en treden ze in werking op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat de periode waarin bezwaar moet worden medegedeeld korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij door overeenstemming het tarief te bepalen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van één der Overeenkomstsluitende Partijen een reeds bestaand tarief niet meer goedvinden, brengen zij dit ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen.

Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar, geen nieuw tarief kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel, wordt de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedure toegepast.

7. Wanneer tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijven ze van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of in artikel 18 van deze Overeenkomst.

8. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben, behoudens het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst.

9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de toegepaste en aangerekende tarieven in overeenstemming zijn met de door hen goedgekeurde tarieven en dat geen enkele luchtvaartmaatschappij daarop kortingen toestaat.

10. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in de sectoren van de overeengekomen diensten waar zij rechten van vijfde vrijheid uitoefenen, dingen tegen de tarieven die door luchtvaartmaatschappijen, die rechten van derde en vierde vrijheid in die sectoren uitoefenen, toegepast worden.

De luchtvaartmaatschappijen die rechten van vijfde vrijheid uitoefenen mogen geen lagere prijzen noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan deze van de luchtvaartmaatschappijen die rechten van derde en vierde vrijheid uitoefenen.

ARTIKEL 14
Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan deze personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.

3. Het personeel bedoeld onder lid 1 van dit artikel is onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd de nodige werkvergunningen of andere soortgelijke documenten aan dit personeel.

4. In de mate waarin de nationale wetgeving dit toestaat, ziet elke Overeenkomstsluitende Partij ervan af werkvergunningen of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 15
Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoersdiensten te verkopen.

De verkoop kan geschieden in de munt van het land of, indien de nationale wetgeving het toelaat, in vrij converteerbare munten van andere landen.

Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in munten die door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop worden aanvaard.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht tot het vrijelijk overmaken naar zijn land van het verschil tussen lokale ontvangsten en lokale uitgaven. Zodanige overmakingen zijn toegelaten zonder beperkingen op basis van de wisselkoers voor zulke transacties of, bij ontstentenis van wisselkoers, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere administratieve of wissellasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Op basis van wederkerigheid, zal de luchtvaartmaatschappij aangewezen door elke Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling genieten van elke heffing op de ontvangsten die de maatschappij verkrijgt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij uit de uitbating van de luchtdiensten alsook van elke belasting op het bedrag van haar transacties of op haar kapitaal.

Deze bepaling geldt niet wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een Overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 16
Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen in de mate van het mogelijke, informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen en vrijstellingen van de toegestane diensten.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften verschaft van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke van de omschreven routes, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgt betreffende het vervoersvolume op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontscheping.

ARTIKEL 17
Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 18
Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht.

Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe iedere beslissing of uitspraak van het scheidsgerecht conform zijn nationale wetgeving na te komen.

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 19
Wijzigingen

1. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilateraal verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

ARTIKEL 20
Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 21
Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle daaraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22
Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking door een uitwisseling van diplomatieke nota's nadat de twee Overeenkomstsluitende Partijen hun grondwettelijke formaliteiten hebben vervuld.

Met dezelfde uitwisseling van nota's, zullen de Overeenkomst en zijn Bijlagen getekend te Brussel op 19 september 1980 ophouden van kracht te zijn.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brasilia....., op de 12/5. Dag van November, in twee exemplaren in de Portugese, Franse en Nederlandse taal, de drie teksten zijnde gelijkelijk authentiek.

VOOR DE REFERING VAN DE
FEDERALE REPUBLIEK
BRAZILIE
Luiz Felipe Lampreia
Ministro de Estado
das Relações Exteriores

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINFRIJK BELGIE
Pierre Chevalier
Secretário de Estado do
Comércio Exterior

BIJLAGE
Routetabel

1. Routes van België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Brazilië	Verder gelegen punten
Punten in België	Twee punten op de rechtstreekse route (Zuid-Atlantisch gebied en Afrika met uitsluiting van Europa) later aan te duiden. Zürich of eender welk punt in Zwitserland.	Rio de Janeiro en Sao Paulo (beide co-terminale punten)	Buenos Aires Montevideo Santiago de Chili

2. Routes van Brazilië

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Punten in Brazilië	Kaapverdië Casablanca	Punten in België	Tel Aviv Frankfurt Berlijn Beijing

Nota's:

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, één of meerdere punten weglaten en ze ook in een andere volgorde bedienen op eender welke vlucht mits het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land waarvan ze de nationaliteit hebben.

2. In geen enkel geval, verleent deze bepaling aan de aangewezen vervoerders de toelating om verder gelegen punten als tussenliggende punten of tussenliggende punten als verder gelegen punten te vervangen of te bedienen.