ACORDO SOBRE TRANSPORTE AEREO REGULAR

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, de agora em diante denominados "Partes Contratantes",

SENDO Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional subscrita em Chicago a 7 de dezembro de 1944,

DESEJANDO concluir um Acordo sobre Transporte Aéreo Regular, complementar à mencionada Convenção, para o fim de estabelecer serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios,

ACORDARAM o seguinte:

ARTIGO I
DEFINIÇÕES

Para o propósito de aplicação do presente Acordo e qualquer Anexo:

1. 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 sob o Artigo 90 dessa Convenção e qualquer emenda desses Anexos ou Convenção conforme seus Artigos 90 e 94, os quais foram adotados por ambas as Partes Contratantes;

2. o termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer quaisquer funções, desempenhadas no presente pelo Ministro, ou outras funções similares, e, no caso do Reino da Bélgica, o Ministro responsável pela Aviação Civil ou qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer quaisquer funções desempenhadas no presente pelo Ministro ou outras funções similares;

3. o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de acordo com o Artigo II do presente Acordo;

4. o termo "território" em relação a um Estado terá o significado estabelecido pelo Artigo 2 da Convenção;

5. os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "pouso técnico", têm, respectivamente, os significados que lhes são atribuídos no Artigo 96 da Convenção. Com relação ao termo "serviço aéreo", este tem ainda o significado que lhe é atribuído pela definição de serviço aéreo regular, conforme adotada pelo Conselho da OACI, em 1952, com as notas adotadas pela 2a. Conferência de Transporte Aéreo;

6. os termos "equipamento de aeronaves", "suprimento de aeronaves" e "partes sobressalentes" terão, respectivamente, os significados estabelecidos no Anexo 9 da Convenção, que foi adotada por ambas as Partes Contratantes;

7. o termo "tarifa" significa o preço a ser pago pelo transporte de passageiros e carga e as condições sob as quais os preços são aplicados, incluindo preços e condições de agenciamento e outros serviços auxiliares, mas excluindo remunerações e condições de transporte de malas postais.

ARTIGO II
DESIGNAÇÃO DE EMPRESA AEREA

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ter início imediatamente ou em data ulterior, a critério da Parte Contratante à qual os direitos tenham sido concedidos, mas não antes que:

a) a Parte Contratante, à qual os direitos tenham sido concedidos, tenha designado uma empresa aérea de sua nacionalidade para as rotas especificadas;

b) a Parte Contratante que concede os direitos tenha expedido a necessária licença de funcionamento à empresa designada, obedecidas as disposições do parágrafo 2 deste Artigo e as do Artigo VI.

2. As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes podem solicitar à empresa designada da outra Parte Contratante para fazer prova de que está qualificada e de que preenche as condições prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicáveis a empresas de transporte aéreo internacional.

3. As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de substituir, por outra empresa aérea nacional, a empresa aérea originariamente designada. À nova empresa aérea aplicar-se-ão todas as disposições do presente Acordo e seu Anexo.

ARTIGO III
FACILIDADES À NAVEGAÇÃO

1. Com o fim de evitar práticas discriminatórias e assegurar igualdade de tratamento, fica estabelecido que:

a. as taxas e outros gravames que uma das Partes Contratantes imponha ou permita sejam impostas à empresa designada pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às taxas e aos gravames cobrados das aeronaves de sua bandeira, empregadas em serviços internacionais semelhantes, pelo uso de tais aeroportos e facilidades;

b. os combustíveis, óleos lubrificantes e peças sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante, ou postos a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território, quer diretamente por uma empresa por esta designada, quer por conta de tal empresa, e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves nos serviços convencionados, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais que realizam transporte aéreo internacional, no que diz respeito a direitos aduaneiros, taxas de inspeção e/ou outros direitos e gravames nacionais;

c. as aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados, e os combustíveis, óleos lubrificantes, equipamento normal e peças sobressalentes para a manutenção e reparação das aeronaves utilizadas, bem como as provisões de bordo, compreendendo alimentos, bebidas e tabaco, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxa de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo quando utilizados ou consumidos em vôo sobre o referido território.

2. Os bens enumerados no parágrafo precedente e objetos da isenção pelo mesmo estabelecida, não poderão ser desembarcados da aeronave no território da outra Parte Contratante sem o consentimento de suas autoridades aduaneiras, e ficarão sujeitos ao controle dessas autoridades, enquanto não utilizados pela empresa.

3. Os passageiros, bagagens e mercadorias em trânsito pelo território de uma Parte Contratante e que permanecerem na área do aeródromo que lhes é reservada, serão submetidos apenas ao controle estabelecido para essa área. As bagagens e mercadorias em trânsito direto serão isentas de direitos, taxas ou gravames aduaneiros.

4. O abastecimento de combustíveis e óleos lubrificantes, no território das Partes Contratantes, em relação às aeronaves que realizam os serviços convencionados, será autorizado, segundo o tratamento que for dado à empresa nacional que realize serviço semelhante, à condição de que seja assegurada no território da outra Parte a reciprocidade de tratamento.

ARTIGO IV
CUMPRIMENTO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e regulamentos de uma das Partes Contratantes, relativamente à entrada,permanência ou saída de seu território, de aeronaves empregadas em navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tais aeronaves dentro de seu território, serão aplicáveis às aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte Contratante e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada, permanência ou saída do território daquela Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativamente à entrada, permanência ou saída de seu território, de passageiros, tripulantes ou carga, inclusive a regulamentação relativa à entrada, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos na entrada, permanência ou saída do território daquela Parte Contratante.

ARTIGO V
CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças expedidos ou revalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração das rotas e serviços convencionados no presente Acordo, desde que os requisitos para emissão ou revalidação desses certificados ou licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

2. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de não reconhecer, para o propósito de sobrevôo de seu território, certificados de habilitação ou licenças fornecidos a seus próprios nacionais, pela outra Parte Contratante.

ARTIGO VI
REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E ESTABELECIMENTO DE CONDIÇÕES

1. Cada Parte Contratante reserva-se a faculdade de negar aceitação de uma empresa designada, ou revogar a licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, quando não julgar suficientemente comprovado que parte preponderante da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante, ou estabelecer as condições que julgar apropriadas para o seu funcionamento como empresa aérea comercial.

2. A empresa designada poderá ser multada pelas autoridades da outra Parte Contratante, na forma do ato de autorização de seu funcionamento jurídico, ou ser sua licença de funcionamento suspensa, no todo ou em parte, pelo período de 1 (um) mês a 3 (três) meses:

a) nos casos de inobservância das leis e regulamentos referidos no Artigo V deste Acordo, e de outras normas governamentais estabelecidas para o funcionamento de empresas aéreas designadas;

b) quando as aeronaves utilizadas nos serviços convencionados não sejam tripuladas por pessoas que possuam respectivamente a nacionalidade de uma ou outra Parte Contratante, excetuados os casos de adestramento do pessoal navegante, por instrutores devidamente autorizados pelos órgãos competentes da Parte Contratante que designou a empresa e durante o período de adestramento.

3. Nos casos de reincidência das infrações constantes do item anterior, a licença poderá ser revogada.

4. A revogação constante dos itens 1 e 3 deste Artigo será aplicada após consulta com a outra Parte Contratante. A consulta terá início num prazo de 60 (sessenta) dias a partir da respectiva notificação.

ARTIGO VII
CONSULTAS

1. Dentro de um espírito de estreita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão periódica e informalmente com vistas a assegurar a aplicação e cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e seus Anexos.

2. Para discussão da aplicação, interpretação ou modificação deste Acordo, seu Anexo, Quadro de Rotas e Protocolo de Assinatura, pode uma das Partes promover, em qualquer tempo, uma Consulta que terá início num prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data da respectiva notificação, e seus resultados entrarão em vigor como segue:

a) as modificações feitas ao texto deste Acordo entrarão em vigor na conformidade do Artigo XIII;

b) as modificações ao Anexo, Quadro de Rotas e Protocolo de Assinatura entrarão em vigor depois de confirmados por troca de Notas Diplomáticas.

ARTIGO VIII
ARBITRAGEM

1. Se surgir qualquer disputa entre as Partes Contratantes, relativamente à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes se esforçarão, em primeira instância, para resolver a disputa em negociação entre as Partes.

2. a) Se as Partes Contratantes não chegarem a acordo por negociação entre as Partes, podem concordar em submeter a disputa à decisão de uma pessoa ou órgão; se assim não concordarem, a disputa será, a pedido de qualquer das Partes, submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante, e um terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada Parte Contratante nomeará um árbitro dentro de um período de 60 (sessenta) dias da data de recebimento, por qualquer das Partes Contratantes, do aviso dado pela outra Parte Contratante, por via diplomática, solicitando arbitragem da disputa por tal tribunal e o terceiro árbitro será nomeado dentro de um período adicional de 60 (sessenta) dias.

b) Se qualquer das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro dentro do período especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil poderá ser solicitado, por qualquer das Partes Contratantes, a designar um árbitro ou árbitros, segundo o caso exija.

c) Em ambos os casos, o terceiro árbitro será nacional de um terceiro estado e atuará como Presidente do tribunal arbitral.

3. Cada Parte Contratante será responsável pelas despesas relativas ao árbitro que designar, bem como as relativas às demais pessoas necessárias às atividades desse mesmo árbitro e ambas as Partes Contratantes pagarão em partes iguais todas as outras despesas da atividade do tribunal, inclusive as do Presidente.

4. As Partes Contratantes envidarão seus melhores esforços, dentro dos limites de seus poderes, para pôr em vigor o parecer da comissão escolhida.

ARTIGO IX
EFEITOS DE UM ACORDO MULTILATERAL NO PRESENTE ACORDO

Sendo concluído um Acordo multilateral relativo ao transporte aéreo ratificado por ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para se harmonizar com as normas de tal Acordo multilateral.

ARTIGO X
DENÚNCIA DO ACORDO

1. O presente Acordo vigorará por tempo indeterminado.

2. Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer tempo, notificar à outra o seu desejo de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Sendo feita tal notificação, o presente Acordo terminará 12 (doze) meses depois do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada de comum acordo antes de expirado esse período. Na ausência de confirmação de recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como recebida 14 (quatorze) dias após o recebimento da notificação pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XI
REGISTRO DO ACORDO NA OACI

O presente Acordo e suas emendas, inclusive qualquer troca de notas, serão registrados, por qualquer das Partes Contratantes, na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XII
REVOGAÇÃO DE LICENÇAS

O presente Acordo substitui as licenças, privilégios e concessões existentes à data de sua entrada em vigor, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de empresa aérea da outra Parte Contratante.

ARTIGO XIII

VIGÊNCIA

Este Acordo entrará em vigor depois de cumpridos os procedimentos constitucionais de cada uma das Partes Contratantes, mediante notificação por via diplomática e a partir da data última dessas notificações.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima indicados assinaram o presente Acordo e nele apuseram seus selos respectivos.

Feito em Bruxelas, aos 19 dias do mês de setembro de 1980, em dois exemplares, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

PELO GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA:

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS
02.117/4

ACCORD SUR LES TRANSPORTS AERIENS REGULIERS

Le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil et le Gouvernement du Royaume de Belgique, dorénavant désignés par l'expression "Parties Contractantes",

ETANT Parties à la Convention sur l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944,

SOUHAITANT conclure un Accord sur les Transports Aériens Réguliers complémentaire à ladite Convention, en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

ARTICLE I
DEFINITIONS

En vue de l'application du présent Accord et de toute Annexe:

1. Par le terme "Convention" on entend la Convention sur l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature, à Chicago, le 7 décembre 1944, y compris toute Annexe adopté conformément à l'Article 90 de cette Convention et tout amendement à ces Annexes ou à cette Convention conformément à ses Articles 90 et 94 qui ont été adoptés par les deux Parties Contractantes;

2. L'expression "Autorités Aéronautiques" signifie, dans le cas de la République Fédérative du Brésil, le Ministre de l'Aéronautique et toute personne ou organe autorisé à exercer toutes les fonctions actuellement exercées par le Ministre ou des fonctions semblables et, dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministre responsable de l'Aviation Civile ou toute personne ou organe, autorisé à exercer toutes les fonctions actuellement exercées par le Ministre ou des fonctions semblables;

3. L'expression "entreprise aérienne désignée" signifie une entreprise aérienne qui aura été désignée et autorisée dans les termes de l'Article II du présent Accord;

4. Le mot "territoire" par rapport à un Etat aura le sens arrêté par l'Article II de la Convention;

5. Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise aérienne" et "escale technique" ont respectivement le sens qui leur est attribué à l'Article 96 de la Convention. En ce qui concerne l'expression "service aérien", elle a le sens qui lui a été attribué par la définition de service aérien régulier, conformément à ce qui a été adopté par le Conseil de l'OACI en 1952, avec les notes adoptées par la IIème Conférence de Transport Aérien;

6. Les expressions "équipement des aéronefs", "approvisionnement des aéronefs" et "pièces de rechange", auront respectivement le sens arrêté à l'Annexe 9 de la Convention qui a été adoptée par les deux Parties Contractantes;

7. Le mot "tarif" signifiera le prix qui devra être payé pour le transport de passagers et de frêt et les conditions d'application des prix, y compris les prix et frais d'agence ainsi que d'autres services auxiliaires, à l'exclusion des rémunérations et conditions de transport du fret postal.

ARTICLE II
DESIGNATION DES ENTREPRISES AERIENNES

1. Chacun des services agréés pourra être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie Contractante à laquelle ces droits auront été concédés, mais pas avant que:

a) la Partie Contractante à laquelle les droits ont été concédés, ait désigné une entreprise aérienne de sa nationalité pour exploiter les routes spécifiées;

b) la Partie Contractante qui accorde les droits, ait accordé le permis d'exploitation à l'entreprise désignée, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent Article et de celles de l'Article VI.

2. Les autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes peuvent demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante de faire la preuve de sa qualification et de ce qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements normalement applicables aux entreprises de transport aérien international.

3. Les Parties Contractantes se réservent la faculté de substituer, à l'entreprise aérienne désignée à l'origine, une autre entreprise nationale. Toutes les dispositions du présent Accord et de son Annexe s'appliqueront à la nouvelle entreprise aérienne.

ARTICLE III
FACILITES ACCORDEES A LA NAVIGATION

1. En vue d'éviter des pratiques discriminatoires et d'assurer une égalité de traitement, il a été décidé que:

a) les taxes et autres charges qu'une des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités, ne seront pas supérieures aux taxes et charges qui seraient payées par les aéronefs de son pavillon, affectés à des services internationaux similaires, pour l'utilisation desdits aéroports et facilités;

b) les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante, ou mis à bord d'aéronefs de l'autre Partie Contractante sur ce territoire, soit directement par une entreprise désignée par celle-ci, soit pour le compte d'une telle entreprise, et uniquement destinés à l'usage de ses aéronefs pour les services agréés, bénéficieront d'un traitement aussi favorable que celui appliqué aux entreprises nationales qui assurent le transport aérien international, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et/ou autres droits et taxes nationaux;

c) tout aéronef de l'une des Parties Contractantes affecté à l'exploitation des services agréés, et les carburants, les huiles lubrifiantes, l'équipement normal et les pièces de rechange pour l'entretien et les réparations des aéronefs en service, ainsi que les provisions de bord comprenant aliments, boissons et tabac, demeurant à bord desdits aéronefs, bénéficieront de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection et droits ou taxes similaires, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, même au cas où ils seraient utilisés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

2. Les biens énumérés au paragraphe précédent et qui font l'objet de l'exemption qui en découle, ne pourront être débarqués de l'aéronef sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans le consentement de ses autorités douanières, et seront soumis au contrôle desdites autorités s'ils ne sont pas employés par l'entreprise.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit sur le territoire d'une Partie Contractante et qui demeureront dans les locaux de l'aérodrome qui leur sont réservés, ne seront soumis qu'au contrôle établi pour lesdits locaux. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés de droits, taxes ou charges de douane.

4. L'approvisionnement en carburants et en huiles lubrifiantes, sur le territoire des Parties Contractantes, en ce qui concerne les aéronefs affectés aux services agréés, sera autorisé, conformément au traitement qui sera donné à l'entreprise nationale affectée à un service similaire, à condition que lui soit assurée la réciprocité de traitement sur le territoire de l'autre Partie.

ARTICLE IV

OBSERVATION DES LOIS ET REGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire, d'aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, où à l'opération et à la navigation desdits aéronefs dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie Contractante et seront respectés par lesdits aéronefs à l'entrée, pendant le séjour ou à la sortie du territoire de cette Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire, des passagers, équipages ou marchandises, y compris les formalités relatives à l'entrée, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, seront respectés à l'entrée, pendant le séjour ou à la sortie du territoire de cette Partie Contractante.

ARTICLE V
CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou revalidés par l'une des Parties Contractantes, et toujours en vigueur, seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes et services agréés par le présent Accord sous réserve que les exigences pour l'émission ou la revalidation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux standards minima arrêtés par la Convention.

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins de survol de son territoire, les brevets d'aptitude ou les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

ARTICLE VI
REVOCATION, SUSPENSION ET ETABLISSEMENT DE CONDITIONS

1. Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser l'agrément à une entreprise désignée ou de révoquer l'autorisation d'exploitation à une entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, lorsqu'elle estimera que la preuve qu'une partie prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à des nationaux de l'autre Partie Contractante est insuffisante, ou d'établir les conditions qu'elle jugera appropriée à son fonctionnement en tant qu'entreprise aérienne commerciale.

2. L'entreprise désignée pourra être condamnée à une amende par les autorités de l'autre Partie Contractante, dans la forme prévue par l'acte d'autorisation de son fonctionnement juridique, ou son autorisation d'exploitation pourra être suspendue, en tout ou en partie, pour une période de 1 (un)mois à 3 (trois) mois:

a) dans les cas d'inobservation des lois et règlements visés à l'Article V du présent Accord, et d'autres normes gouvernementales arrêtées pour le fonctionnement d'entreprises aériennes désignées;

b) lorque les aéronefs affectés aux services agréés auront un équipage dont les membres n'auront pas respectivement la nationalité de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à l'exception des cas d'entraînement du personnel navigant par des instructeurs dûment agréés par les organismes compétents de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et ce pendant la période d'entraînement.

3. Dans les cas de répétition des infractions visées à l'alinéa précédent, l'autorisation pourra être révoquée.

4. La révocation visée aux alinéas 1 et 3 du présent Article sera appliquée après consultation de l'autre Partie Contractante. La consultation aura lieu dans les 60 (soixant) jours suivant la notification en question.

ARTICLE VII
CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront de manière non formelle et périodiquement en vue d'assurer l'application et l'accomplissement satisfaisant des dispositions du présent Accord et de ses Annexes.

2. Pour discuter l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord, de son Annexe, du Tableau des Routes et du Protocole de Signature, une des Parties peut demander, à tout moment, qu'une consultation se tienne dans un délai de soixante jours à compter de la date de la notification respective, et ses résultats entreront en vigueur comme suit:

a) les modifications apportées au texte du présent Accord entreront en vigueur conformément à l'Article XIII;

b) les modifications apportées à l'Annexe, au Tableau des Routes et au Protocole de Signature entreront en vigueur après leur confirmation par échange de Notes Diplomatiques.

ARTICLE VIII
ARBITRAGE

1. En cas de différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront, en première instance, de le résourdre par des négociations entre les Parties.

2. a) Si les Parties Contractantes ne parviennent par à un accord par des négociations entre elles, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne parviennent pas à se mettre d'accord de cette façon, le différend, à la demande de l'une des deux Partie, sera soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chaque Parties Contractante en désignant un et le troisième étant désigné par les deux arbitres déjà désignés. Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai (60) soixante jours à compter de la date de réception, par l'une des deux Parties Contractantes, de l'avis donné par l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend par ce tribunal et le troisième arbitre sera désigné dans un délai additionnel de (60) soixante jours;

b) Si l'une des Parties Contractantes ne désigne pas son 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 saisi, par l'une des Parties Contractantes, d'une demande de désignation d'un ou de plusieurs arbitres, selon les besoins du cas;

c) Dans les deux cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un état tiers et fonctionnera comme Président du tribunal d'arbitrage.

3. Il reviendra à chacune des Parties Contractantes de régler les frais relatifs à l'arbitre qu'elle aura désigné ainsi que ceux occasionnés par les autres personnes nécessaires aux activités dudit arbitre et les deux Parties Contractantes paieront, à parts égales, toutes les autres dépenses découlant des activités du tribunal, y compris celles du Président.

4. Les Parties Contractantes n'épargneront pas, leurs efforts, dans les limites de leurs pouvoirs, pour mettre en vigueur l'avis de la commission choisie.

ARTICLE IX
EFFETS D'UN ACCORD MULTILATERAL SUR LE PRESENT ACCORD

Au cas où aurait été conclu un accord multilatéral relatif au transport aérien ratifié par les deux Parties, le présent Accord sera amendé pour qu'il concorde avec les dispositions dudit accord multilatéral.

ARTICLE X
DENONCIATION DE L'ACCORD

1. Le présent Accord demeurera en vigueur pour une durée indéterminée.

2. N'importe quelle Partie Contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Une fois faite cette notification, le présent Accord prendra fin (12) douze mois après la réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la notification de dénonciation ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie Contractante, la dite notification sera tenue pour reçue (14) quatorze jours après sa réception à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE XI
ENREGISTREMENT DE L'ACCORD A L'OACI

Le présent Accord et ses amendements, y compris tout échange de notes, seront enregistrés, par n'importe laquelle des Parties Contractantes, à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE XII
REVOCATION D'AUTORISATIONS

Le présent Accord se substitue aux autorisations, privilèges et concessions existant à la date de son entrée en vigueur, concédés à quelque titre que ce soit, par l'une des Parties Contractantes en faveur d'une entreprise aérienne de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE XIII

ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur après l'accomplissement des formalités constitutionnelles par chacune des Parties Contractantes, moyennant notification par voie diplomatique et à partir de la dernière date de ces notifications.

Fait à Bruxelles, le 19 septembre 1980, en deux exemplaires, en langues portugaise et française, les deux textes étant également authentiques.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL:

(Ramiro Saraiva Guerreiro)

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE LA BELGIQUE:

(Charles-Ferdinand Nothomb)

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN DE FEDERATIEVE REPUBLIEK BRAZILIE

EN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

AANGAANDE HET REGELMATIG LUCHTVERVOER



De Regering van de Federatieve Republiek Brazilië

en

De Regering van het Koninkrijk België, hierna "Overeenkomstsluitende Partijen" te noemen,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago is ondertekend,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten inzake Geregeld Luchtvervoer, als aanvulling op genoemd Verdrag met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden Grondgebieden,

Hebben overeenstemming bereikt inzake de hieronder volgende bepalingen :

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Met betrekking tot de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlagen :

a) wordt verstaan onder de uitdrukking "Verdrag" : het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart hetwelk op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van het Verdrag aangenomen wijzigingen van deze Bijlagen of van het Verdrag, die door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn goedgekeurd ;

b) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent in het geval van de Federatieve Republiek Brazilië de Minister van Luchtvaart en iedere persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de Minister worden vervuld of gelijksoortige functies en, in het geval van het Koninkrijk België, de Minister die bevoegd is voor de burgerluchtvaart of iedere persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de Minister worden vervuld of gelijksoortige functies ;

c) de uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 van deze Overeenkomst ;

d) de uitdrukking "grondgebied" in verband met een Staat heeft de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 2 van het Verdrag ;

e) de uitdrukkingen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan wordt toegekend in artikel 96 van het Verdrag. Wat de uitdrukking "luchtdienst" betreft, zij heeft de betekenis die daaraan is toegekend door de definitie van regelmatige luchtdienst, in overeenstemming met wat in 1952 is aangenomen door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met de teksten goedgekeurd door de Tweede Conferentie inzake luchtvervoer ;

f) de uitdrukkingen "uitrusting van de luchtvaartuigen", "bevoorrading van de luchtvaartuigen" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan wordt toegekend in de Bijlage 9 van het door beide Overeenkomstsluitende Partijen goedgekeurde Verdrag ;

g) de uitdrukking "tarief" betekent de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijs van toepassing is, met inbegrip van prijzen en kosten voor bemiddeling en aanverwante diensten, echter met uitsluiting van vergoeding en voorwaarden voor het vervoer van post.

ARTIKEL 2

Aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen

1. Ieder van de overeengekomen diensten mag onmiddellijk worden ingesteld, of op een latere datum, naar keuze van de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten worden verleend, maar niet voordat :

a) de Overeenkomstsluitende Partij aan welke de rechten zijn verleend een luchtvaartmaatschappij van haar nationaliteit heeft aangewezen voor de exploitatie van de omschreven routes ;

b) de Overeenkomstsluitende Partij welke de rechten verleent de exploitatievergunning heeft uitgereikt aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in overeenstemming met de bepalingen van lid 2 van dit artikel en met die van artikel 6.

2. De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij vragen het bewijs te leveren van haar bevoegdheid en van het feit te voldoen aan de voorwaarden voorgeschreven door de wetten en voorschriften welke normaal op internationale luchtvaartmaatschappijen worden toegepast.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de aanvankelijk aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere nationale luchtvaartmaatschappij. Alle bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage zullen van toepassing zijn op de nieuw aangewezen luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 3

Faciliteiten toegekend aan de luchtvaart

1. Teneinde bevoorrechting te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, wordt overeengekomen dat :

I) De heffingen en andere rechten die ieder van de Overeenkomstsluitende Partijen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij oplegt of doet opleggen voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten, zullen niet hoger zijn dan de heffingen en rechten welke door haar eigen, op soortgelijke internationale diensten gebezigde luchtvaartuigen worden betaald voor het gebruik van bedoelde luchthavens en faciliteiten.

II) De motorbrandstoffen, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd binnen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij of op dit grondgebied ingeladen in luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, hetzij rechtstreeks door

een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de laatstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij, hetzij voor rekening van bedoelde luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor het gebruik door haar luchtvaartuigen op de overeengekomen diensten, genieten een even gunstige behandeling als de nationale luchtvaartmaatschappijen die internationaal luchtvervoer verrichten, voor zover het betreft de heffing van douanerechten, inspectiekosten en/of andere nationale rechten en belastingen.

III) De luchtvaartuigen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen gebezigd bij de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten, en motorbrandstoffen, smeeroliën, normale uitrustingsstukken en reservedelen voor het onderhoud en herstel van de gebruikte luchtvaartuigen, evenals de boordvoorraden met inbegrip van voedsel, drank en tabak, welke aan boord blijven van genoemde luchtvaartuigen, zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke rechten of kosten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien zij worden verbruikt of geconsumeerd bij vluchten boven dat grondgebied.

2. De in het vorige lid vermelde goederen, die de daarin bedoelde vrijstelling genieten, mogen niet uit het luchtvaartuig worden geladen binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder toestemming van diens douane-autoriteiten en zullen, indien zij niet door de luchtvaartmaatschappij worden gebruikt, onderworpen zijn aan het toezicht van die autoriteiten.

3. Passagiers, bagage en vracht in transito-verkeer via het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, die de daarvoor voorbehouden lokalen van de luchthaven niet verlaten, worden ten hoogste onderworpen aan de voor die lokalen geldende controle. Bagage en vracht in direct transito-verkeer zijn vrijgesteld van rechten, heffingen en douanerechten.

4. De op de overeengekomen diensten gebruikte luchtvaartuigen kunnen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen motorbrandstoffen en smeeroliën innemen tegen dezelfde voorwaarden als de nationale luchtvaartmaatschappij die een gelijksoortige dienst verzekert, op voorwaarde dat de nationale luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dezelfde behandeling geniet.

ARTIKEL 4

Naleving van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen gebezigd in internationaal luchtverkeer, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met die luchtvaartuigen binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en dienen door deze luchtvaartuigen te worden nageleefd bij het binnenkomen in, het verblijf op en het vertrek uit het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht, met inbegrip van de formaliteiten betreffende de binnenkomst, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd bij het binnenkomen in, het verblijf op en het vertrek uit het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 5

Bewijzen en vergunningen

1. De bewijzen van luchtvaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, die nog geldig zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen routes en diensten als geldig erkend op voorwaarde dat de vereisten voor de uitreiking of de geldig verklaring van deze bewijzen of vergunningen gelijk zijn aan of hoger liggen dan de minimale vereisten, bepaald door het Verdrag.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen, uitgereikt aan haar eigen onderdanen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, te weigeren voor het vliegen boven haar eigen grondgebied.

ARTIKEL 6

Intrekking, opschorting en stellen van voorwaarden

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen niet te verlenen of in te trekken wanneer niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berust bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan wel ten aanzien van haar functioneren als commerciële luchtvaartmaatschappij de voorwaarden stellen die zij noodzakelijk acht.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan door de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden beboet ingevolge de bepalingen van haar wettelijke bedrijfsvergunning, of haar exploitatievergunning kan geheel of gedeeltelijk worden opgeschort voor een periode van één tot drie maanden :

a) in geval van niet naleving van de in artikel 5 van deze Overeenkomst bedoelde wetten en voorschriften en van andere van overheidswege gegeven richtlijnen voor het functioneren van aangewezen luchtvaartmaatschappijen ;

b) wanneer de bemanningen van de luchtvaartuigen op de overeengekomen diensten geen onderdanen zijn van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, behoudens wanneer het betreft de opleiding van stuurhutpersoneel door instructeurs die daartoe deugdelijk bevoegd zijn verklaard door de verantwoordelijke instellingen van de Overeenkomstsluitende Partij welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en zulks gedurende de opleidingsperiode.

3. Bij herhaling van de in het vorige lid bedoelde inbreuken kan de vergunning worden ingetrokken.

4. Tot intrekking als bedoeld in lid 1 en lid 3 van dit artikel wordt eerst overgegaan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het overleg moet binnen 60 (zestig) dagen gerekend van de datum van de betreffende kennisgeving worden aangevangen.

ARTIKEL 7

Overleg

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen op niet formele wijze en van tijd tot tijd overleg, ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlagen te verzekeren.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan, met het oog op besprekingen betreffende de uitvoering, uitlegging of wijziging van deze Overeenkomst, haar Bijlage, de Routetabel of het Protocol van ondertekening te allen tijde verzoeken dat overleg zou plaatsvinden binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van de betreffende kennisgeving ; de resultaten van het overleg treden in werking als volgt :

a) De wijzigingen in de tekst van deze Overeenkomst, overeenkomstig artikel 13.

b) De wijzigingen in de Bijlage, de Routetabel en het Protocol van ondertekening, na hun bevestiging middels notawisseling langs diplomatieke weg.

ARTIKEL 8

Arbitrage

1. In geval van een geschil tussen de Overeenkomstsluitende Partijen omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door middel van rechtstreekse onderhandelingen.

2. a) Indien de overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van rechtstreekse onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een andere persoon of instantie ; indien zij zulks niet overeen kunnen komen, wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er één door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee reeds aangewezen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop

zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil aan het scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsman aan en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd.

b) Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen.

c) In beide gevallen dient de derde scheidsman een onderdaan van een derde Staat te zijn en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten voor de door haar aangewezen scheidsman, evenals de kosten veroorzaakt door de andere personen wier medewerking noodzakelijk was voor de werkzaamheden van genoemde scheidsman ; beide Overeenkomstsluitende Partijen betalen gelijkelijk alle andere uit de werkzaamheden van het scheidsgerecht voortvloeiende uitgaven, met inbegrip van deze van de voorzitter.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen zullen binnen de perken van hun mogelijkheden alles in het werk stellen om het advies van de gekozen commissie na te komen.

ARTIKEL 9

Gevolgen van een multilateraal verdrag voor deze Overeenkomst

Zodra een multilateraal verdrag inzake luchtvervoer tot stand komt dat door beide Partijen is bekrachtigd wordt deze Overeenkomst zodanig gewijzigd dat haar bepalingen aan die van het multilaterale verdrag voldoen.

ARTIKEL 10

Beëindiging van de Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst blijft van kracht voor onbepaalde tijd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis geven van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Deze Overeenkomst eindigt twaalf (12) maanden na de datum van de ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van de beëindiging in onderling overleg tussen de Partijen wordt ingetrokken vóór het verstrijken van deze periode. Indien de ontvangst van de kennisgeving niet door de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt bevestigd, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na haar ontvangst door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 11

Registratie van de Overeenkomst bij de I.B.L.O.

Deze Overeenkomst en haar wijzigingen, met inbegrip van alle notawisselingen, worden door toedoen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 12

Intrekking van vergunningen

Deze Overeenkomst treedt in de plaats van alle vergunningen, voorrechten en concessies die op de datum van haar inwerkingtreding bestaan en die uit enigerlei hoofde door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn verleend aan een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 13

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking door kennisgeving langs diplomatieke weg nadat voldaan is aan de constitutioneel vereiste formaliteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vanaf de datum van de laatste zodanige kennisgeving.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel, op 19 september 1980, in tweevoud, in de Nederlandse, de Franse en de Portugese taal, de drie teksten zijnde gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië :

Ramiro Elysio SARAIVA GUERREIRO

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

Charles-Ferdinand NOTHOMB