# ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

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

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

Desejando concluir um acordo complementar àquela Convenção com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios, e favorecer todas as formas de cooperação civil no setor do transporte aéreo;

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança operacional e da aviação civil no transporte aéreo internacional,

Acordam o que se segue:

## Artigo 1
Definições

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

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

b) "Acordo" significa este Acordo, seu(s) Anexo(s) e quaisquer emendas decorrentes;

c) "autoridades aeronáuticas" significam, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Reino da Bélgica, o Serviço Público Federal de Mobilidade e Transporte, Autoridade de Aviação Civil Belga, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

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

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

f) "serviços acordados" significam os serviços aéreos estabelecidos para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

g) "preço" significa qualquer uma das seguintes definições:

i. o valor a ser pago a uma empresa aérea pelo transporte de passageiros e bagagem por serviços aéreos prestados, bem como pelas comissões e condições aplicáveis relacionadas aos serviços aéreos;

ii. o frete a ser pago a uma empresa aérea pelo transporte de carga (exceto mala postal), por serviços aéreos prestados;

iii. as condições que regem a disponibilidade ou aplicabilidade de tais tarifas de passagem ou carga, incluindo quaisquer vantagens decorrentes;

iv. o valor da comissão paga pela empresa aérea para um agente, com relação aos bilhetes vendidos ou conhecimentos aéreos emitidos por aquele agente para serviços de transporte aéreo.

h) "quebra de bitola" significa a operação de um dos serviços acordados por uma empresa aérea designada de tal forma que o serviço possa ser oferecido em parte da rota por aeronave de capacidade similar ou inferior àquelas operando em outra parte da rota;

i) "equipamento da aeronave, equipamento de solo, provisões de bordo, peças de reposição" têm o significado a eles respectivamente assinalado no Anexo 9 da Convenção;

j) "tarifas aeroportuárias" significam o encargo cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação;

k) o termo "nacionais do Reino da Bélgica" será entendido como se referindo aos nacionais dos Estados Membros da Comunidade Européia;

l) o termo "empresas aéreas do Reino da Bélgica" será entendido como se referindo às empresas designadas pelo Reino da Bélgica.

**Artigo 2**
Concessão de Direitos

1. A menos que especificado de outra forma no Anexo, cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados abaixo com a finalidade da operação de serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas pela outra Parte:

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

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

c) o direito de embarcar e desembarcar, em pontos das rotas especificadas no Anexo, tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

2. Nada disposto no parágrafo 1 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte o direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

**Artigo 3**
Designação e Autorização de empresas aéreas

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas. Estas designações serão feitas através dos canais diplomáticos.

2. Ao receber uma designação de uma Parte, de acordo com as provisões do parágrafo 1 deste Artigo e, se assim solicitado pela empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte concederão a autorização de operação apropriada, com a mínima demora, desde que:

a) no caso de uma empresa aérea designada pelo Reino da Bélgica:

i. ela seja estabelecida no território do Reino da Bélgica nos termos previstos no Tratado da Comunidade Européia e detenha uma Licença de Operação válida, em conformidade com as leis da Comunidade Européia; e

ii. o controle regulatório efetivo da empresa aérea seja exercido e mantido pelo Estado Membro da Comunidade Européia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo, e a Autoridade Aeronáutica pertinente esteja claramente identificada na designação; e

iii. a empresa aérea seja propriedade direta ou majoritária de Estados Membros da Comunidade Européia ou da Associação Européia de Livre Comércio ou por nacionais, e seja efetivamente controlada por esses Estados ou seus nacionais; e

b) no caso de uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil:

i. a empresa aérea seja estabelecida no território da República Federativa do Brasil e seja licenciada de acordo com as leis aplicáveis da República Federativa do Brasil; e

ii. a República Federativa do Brasil tenha e mantenha efetivo controle regulatório da empresa aérea; e

iii. a empresa seja propriedade direta ou majoritária da República Federativa do Brasil ou de seus nacionais e seja efetivamente controlada por esse Estado ou seus nacionais.

c) a empresa aérea designada esteja qualificada para atender os requisitos prescritos conforme as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que considera a solicitação ou solicitações, em conformidade com as provisões da Convenção; e

d) os padrões estabelecidos nos Artigos 7 e 8 estejam sendo mantidos e administrados;

3. Quando uma empresa aérea tiver sido assim designada e autorizada, ela poderá começar a operar os serviços acordados a qualquer tempo, sujeita ao cumprimento das provisões deste Acordo.

**Artigo 4**

Cancelamento ou Suspensão de uma Autorização de Operação

1. Cada Parte terá o direito de recusar, revogar ou suspender uma autorização de operação ou o exercício dos direitos concedidos neste Acordo a uma empresa designada pela outra Parte, ou ainda impor tais condições ao exercício de tais direitos, se considerar necessário quando:

a) no caso de uma empresa aérea designada pelo Reino da Bélgica:

i. a empresa aérea não for estabelecida no território do Reino da Bélgica sob o Tratado da Comunidade Européia ou não detenha uma Licença de Operação em vigor, em conformidade com as normas da Comunidade Européia; ou

ii. o controle regulatório efetivo da empresa não for exercido e mantido pelo Estado Membro da Comunidade Européia responsável pela emissão do Certificado de Operador Aéreo, ou a autoridade aeronáutica pertinente não estiver claramente identificada na designação; ou

iii. a empresa aérea não for propriedade direta ou majoritária de Estados Membros da Comunidade Européia ou da Associação Européia de Livre Comércio ou nacionais desses Estados ou não for efetivamente controlada por esses ou por seus nacionais; ou

iv. a empresa aérea já estiver autorizada a operar segundo um acordo bilateral entre a República Federativa do Brasil e outro Estado Membro, e a República Federativa do Brasil demonstrar que, pelo exercício dos direitos de tráfego segundo este Acordo em uma rota que inclua um ponto no

território daquele outro Estado Membro, a empresa aérea estaria burlando restrições sobre direitos de tráfego impostas pelo outro acordo; ou

v. a empresa aérea possuir um Certificado de Operador Aéreo emitido por um Estado Membro e não existir acordo bilateral sobre serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e aquele Estado Membro, e direitos de tráfego para aquele Estado Membro tiverem sido negados à empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil.

No exercício de seus direitos conforme este parágrafo, a República Federativa do Brasil não fará discriminação entre as empresas da Comunidade Européia, com base em nacionalidade.

b) no caso de uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil:

i. a empresa aérea não for estabelecida no território da República Federativa do Brasil ou não detiver uma Licença de Operação em vigor, em conformidade com as leis aplicáveis da República Federativa do Brasil; ou

ii. a República Federativa do Brasil não tiver e mantiver efetivo controle regulatório da empresa aérea; ou

iii. a empresa aérea não for propriedade direta ou majoritária da República Federativa do Brasil ou de seus nacionais, ou não for efetivamente controlada por esse Estado ou por seus nacionais.

c) a empresa aérea não obedecer as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que concede tais direitos; e

d) em qualquer caso em que os padrões estabelecidos neste Acordo, especialmente nos Artigos 7 e 8, não forem mantidos e administrados.

2. A menos que uma revogação, suspensão ou imposição imediata das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir futuras infrações a leis e regulamentos, ou às provisões deste Acordo, tal direito será exercido somente depois de consultas com a outra Parte. Tais consultas terão lugar antes de expirados 30 (trinta) dias a partir de sua solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

**Artigo 5**
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave, serão aplicadas às empresas aéreas da outra Parte quando de sua entrada, saída ou permanência no território da primeira Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, saída, trânsito, imigração, controle de passaportes, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados às empresas aéreas designadas da outra Parte, sua tripulação e passageiros ou, em seu nome, à carga e mala postal em trânsito, entrando, saindo ou enquanto permanecer no território desta Parte. Os passageiros em

trânsito, enquanto permanecerem no território de uma das Partes, serão submetidos apenas a um controle simplificado.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea utilizada em transporte aéreo internacional similar, tanto na aplicação dos regulamentos mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, quanto na utilização de aeroportos, aerovias, serviços de tráfego aéreo e instalações sob seu controle.

**Artigo 6**
Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo, desde que tais certificados e licenças tenham sido emitidos ou convalidados em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção.

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

3. Se os certificados ou licenças mencionados no parágrafo 1 deste Artigo tiverem sido emitidos ou convalidados em conformidade com padrões diferentes daqueles determinados pela Convenção e, caso essas diferenças tenham sido notificadas à Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO), as autoridades aeronáuticas da outra Parte poderão requisitar a realização de consultas conforme o Artigo 18 deste Acordo, de forma a assegurar que os padrões mencionados acima são aceitáveis. Na impossibilidade de se atingir um consenso com relação às questões relativas à segurança operacional, justificar-se-á a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

**Artigo 7**
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com instalações aeronáuticas, tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte concluir que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os padrões de segurança nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época, em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por, ou em nome de, uma empresa aérea de uma Parte que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território da outra Parte, ser objeto de inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação relevante da

aeronave, as licenças de sua tripulação e que os equipamentos da aeronave e as condições da mesma estão conformes com os padrões em vigor estabelecidos com base na Convenção.

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

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

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

7. No caso em que o Reino da Bélgica tenha designado uma empresa aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado Membro da União Européia, os direitos da República Federativa do Brasil sob este Artigo serão aplicados igualmente no que diz respeito à manutenção, exercício ou administração das normas de segurança por aquele Estado Membro da União Européia e em relação à autorização de operação daquela empresa aérea.

**Artigo 8**
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, ou qualquer outra Convenção sobre Segurança da Aviação Civil, às quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção, no limite máximo em que estas disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos ou com residência permanente em seu território e, no caso do Reino da Bélgica, operadores que estejam estabelecidos em seu território e tenham uma licença de operação em conformidade com a lei da Comunidade Européia, assim como os operadores de aeroportos situados em seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Neste parágrafo, as referências às disposições sobre segurança da aviação incluem quaisquer diferenças notificadas pela Parte concernente. Cada Parte informará antecipadamente a outra Parte sobre sua intenção de notificar quaisquer diferenças relativas a estas disposições.

4. Cada Parte concorda que seus operadores de aeronaves podem ser requisitados a observar enquanto no território da outra Parte, na saída, as disposições sobre segurança da aviação em conformidade com a lei em vigor naquele país, incluindo, no caso da Bélgica, a lei da Comunidade Européia, de acordo com o Artigo 5 deste Acordo. Cada Parte deve assegurar que medidas adequadas serão efetivamente aplicadas em seu território para proteger aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulação, sua bagagem, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque e o carregamento da aeronave. Cada Parte considerará favoravelmente qualquer requisição da outra Parte com vistas a adotar medidas de segurança especiais razoáveis e adequadas no combate a uma ameaça específica. Neste caso, tais medidas serão discutidas em detalhes, e seu custo será considerado e dividido por ambas as Partes.

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

6. Quando uma Parte não cumprir com as disposições relativas à segurança da aviação referidas neste Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte terão o direito de solicitar imediatamente a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da Parte mencionada. No caso da impossibilidade de se chegar a uma solução satisfatória dentro de um prazo de 30 (trinta) dias, justificar-se-á a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

**Artigo 9**
Tarifas Aeronáuticas

1. Tarifas aeronáuticas cobradas no território de uma das Partes à empresa aérea designada da outra Parte para o uso de aeroportos e outras instalações de navegação aérea pelas aeronaves de uma empresa aérea designada da outra Parte não deverão ser superiores às cobradas às empresas aéreas nacionais da primeira Parte que operem serviços aéreos internacionais regulares semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas designadas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados por aquelas autoridades, quando for factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas aos usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas.

**Artigo 10**
Apoio de solo

1. Em conformidade com as leis e regulamentos de cada Parte, incluindo, no caso do Reino da Bélgica, a lei da Comunidade Européia, cada empresa aérea designada terá, no território da outra Parte, o direito de executar seu próprio serviço de apoio de solo ou, a seu critério, o direito de selecionar entre fornecedores concorrentes que prestem serviços de apoio de solo no todo ou em parte.

2. Aonde tais leis e regulamentos limitem ou impeçam o apoio de solo próprio e onde não haja concorrência efetiva entre fornecedores que prestem serviços de apoio de solo, cada

empresa aérea designada será tratada de forma não discriminatória com respeito ao seu acesso a serviços de apoio de solo próprio e serviços de apoio de solo providos por um ou mais fornecedores.

**Artigo 11**
Direitos Alfandegários e outros Encargos

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, regionais e locais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo (incluindo álcool, tabaco e outros produtos destinados à venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o vôo) e outros itens destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte que esteja operando os serviços acordados, assim como outros itens, tais como bilhetes, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos integralmente enquanto no território da Parte que outorga a isenção, quando:

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

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

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados.

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

4. Bagagens e bens em trânsito direto serão isentos de tarifas alfandegárias e outros impostos.

5. As isenções proporcionadas por este Artigo também estarão disponíveis em situações onde a empresa aérea de uma Parte tenha entrado em acordo com outra empresa aérea, que receberá as mesmas isenções da outra Parte, levando-se em conta o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos itens especificados no parágrafo 1 deste Artigo.

**Artigo 12**
Capacidade

1. A capacidade total a ser ofertada nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas das Partes será acordada entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

2. Haverá oportunidades justas e equitativas de concorrência para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo.

3. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de cada Parte deverão considerar os interesses das empresas aéreas designadas da outra Parte, de forma a não afetar indevidamente os serviços providos por estas no todo ou em parte da mesma rota.

4. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas das Partes terão como característica uma relação próxima com as necessidades dos usuários para o transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objetivo primário a provisão, em níveis razoáveis de aproveitamento, da capacidade adequada para atender os requisitos normais de tráfego usualmente previstos para o transporte de passageiros, carga e mala postal entre os territórios das duas Partes.

5. O transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcado e desembarcado em pontos das rotas especificadas que não aqueles do território da Parte que designa a empresa aérea, será determinado em conformidade com o principio geral de que a capacidade estará relacionada a:

a) a demanda de tráfego de ou para o território da Parte que designa a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego na região onde são operados os serviços acordados, levando-se em consideração os demais serviços estabelecidos pelas empresas aéreas dos Estados incluídos naquela região; e

c) os requisitos de operação dos vôos de longo curso.

6. As empresas aéreas deverão submeter para aprovação, no prazo máximo de 30 (trinta) dias antes do começo da operação dos serviços acordados, o programa operacional para as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes. Devem ser incluídos nesta informação o tipo dos serviços, os tipos de aeronaves, as freqüências e os quadros de horários. Isso se aplica igualmente a todas as modificações subsequentes. Em casos específicos, esse período de tempo pode ser reduzido, com a aprovação das autoridades aeronáuticas.

**Artigo 13**
Quebra de bitola

Uma empresa aérea designada de uma Parte poderá substituir uma aeronave por outra no território da outra Parte, para pontos além, sob as seguintes condições:

a) que isso se justifique por conta da economia das operações;

b) que a aeronave que opere no trecho mais distante do território da Parte que designa a empresa aérea ofereça o serviço unicamente em conformidade com a aeronave que opere no trecho mais próximo e seus quadros de horário sejam estabelecidos de acordo com isso; a primeira aeronave chegará ao ponto de conexão para transportar o tráfego da segunda aeronave ou desembarcar o tráfego que é trazido a bordo por essa última, e sua capacidade será determinada fundamentalmente por esse objetivo;

c) a empresa aérea não tornará público, por anúncio comercial, o provimento do serviço que tem origem no ponto onde a troca de aeronaves é realizada, a menos que estabelecido de outra forma no Anexo;

d) em todos os vôos com destino ao território da outra Parte onde a troca de aeronave é realizada, apenas um vôo poderá ser trocado por outro vôo, a menos que mais de um vôo seja aprovado pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte.

**Artigo 14**
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte para serviços cobertos por este Acordo serão estabelecidas em níveis razoáveis, sendo dada a devida atenção a todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo da operação, as características do serviço, o lucro razoável, as tarifas das outras empresas aéreas, e outras considerações comerciais de mercado.

2. As Partes concordam em dar atenção particular às tarifas que possam ser questionáveis por parecerem discriminatórias sem motivo, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição de mercado dominante, artificialmente baixas por subsídio ou auxílio direto ou indireto ou, ainda, por parecerem predatórias.

3. Cada Parte poderá requisitar a notificação ou o registro das tarifas propostas pela(s) empresa(s) aérea(s) de ambas as Partes para o transporte de ou para seu território. Tal notificação ou registro podem ser requisitados em até 30 (trinta) dias antes da data proposta de introdução. Em casos especiais, este período pode ser reduzido.

4. Cada Parte terá o direito de aprovar ou desaprovar tarifas para transporte só de ida ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes que comece em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte para o transporte entre o território da outra Parte e o de um terceiro Estado para os serviços cobertos por este Acordo estarão sujeitas aos requisitos de operação da outra Parte. Nenhuma das Partes tomará ação unilateral para impedir o lançamento de tarifas propostas ou a continuidade de tarifas efetivas para transporte só de ida ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes que comecem no território da outra Parte.

5. A aprovação das tarifas devido às disposições do parágrafo 4 deste Artigo pode ser expressamente dada por qualquer das Partes para a(s) empresa(s) aérea(s) que registre as tarifas. Entretanto, se a Parte interessada não fornecer, por escrito, à outra Parte, notificação da desaprovação de tais tarifas de empresa(s) aérea(s) da outra Parte dentro de 30 (trinta) dias da data de submissão, as tarifas em questão serão consideradas aprovadas. Caso o período de submissão

seja reduzido, em conformidade com o parágrafo 3, as Partes poderão acordar que o período em que qualquer desaprovação será dada seja igualmente reduzido.

6. Se qualquer uma das Partes entender que uma tarifa para transporte ao seu território recai nas categorias descritas no parágrafo 2 deste Artigo, essa Parte notificará sua insatisfação à outra, o mais breve possível, em até 30 (trinta) dias da data de notificação ou de registro da tarifa, e se colocará à disposição para os procedimentos de consulta descritos no parágrafo 7 deste Artigo.

7. Cada Parte poderá requisitar consultas relativas a qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer Parte para os serviços cobertos por este Acordo, incluindo o caso de as tarifas em questão terem sido sujeitas a uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas em até 60 (sessenta) dias após o recebimento do pedido. As Partes cooperarão na proteção da informação necessária para a resolução fundamentada dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada Parte envidará seus melhores esforços para efetivar esse acordo. Se não se chegarem a um acordo, prevalecerá a decisão da Parte em cujo território o transporte se origina.

8. Uma tarifa estabelecida em conformidade com as disposições desta cláusula permanecerá em vigor, a menos que revogada pela(s) empresa(s) aérea(s) interessada(s) ou até que uma nova tarifa tenha sido aprovada. Entretanto, uma tarifa não deve ser prorrogada por mais de 6 meses após sua data de expiração, a menos que isto seja aprovado pelas Partes. Se uma tarifa for aprovada sem data de expiração e se nenhuma nova tarifa tiver sido registrada e aprovada, esta tarifa permanecerá em vigor até que qualquer das Partes notifique, por iniciativa própria, o término de sua aprovação, ou por requisição da(s) empresa(s) aérea(s) envolvida(s). A notificação para esse término deverá ser feita com, pelo menos, 30 (trinta) dias de antecedência.

9. As Partes deverão envidar seus melhores esforços para assegurar que existam mecanismos ativos e efetivos em suas jurisdições para investigar violações por qualquer empresa aérea, passageiro, agente de carga, organizador de turismo, ou consolidador de carga, das tarifas estabelecidas de acordo com este Artigo. As Partes, além disso, assegurarão que a violação de tais tarifas é passível de punição por medidas restritivas, em bases consistentes e não discriminatórias.

10. Não obstante as disposições dos parágrafos 1 a 9 deste Artigo, as tarifas cobradas pelas empresa(s) aérea(s) designada(s) da Republica Federativa do Brasil para o transporte inteiramente dentro Comunidade Européia estarão sujeitas à lei da Comunidade Européia.

**Artigo 15**

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua conversão e remessa imediata à taxa de câmbio aplicável do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tal conversão e remessa.

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

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

**Artigo 16**
Comercialização e Venda de Serviços de Transporte Aéreo

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

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

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

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

5. Representantes e auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

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

b) ambas as Partes facilitarão e agilizarão a concessão de autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

**Artigo 17**
Troca de Informações

1. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes trocarão, na maior extensão possível, informações relativas a autorizações em vigor para suas empresas aéreas designadas na operação de serviços que tenham origem, destino ou paradas no território da outra Parte e, também, emitirão cópias de certificados e autorizações em vigor no que diz respeito a serviços aéreos operados em rotas especificadas, bem como emendas, isenções e quadros de serviços autorizados.

2. Cada Parte assegurará que suas empresas aéreas designadas fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte, no menor prazo possível, cópias de tarifas, quadros e emendas, assim como toda a informação pertinente relativa à operação de serviços, incluindo a capacidade em cada rota especificada e qualquer outra informação requerida, de forma a demonstrar às autoridades aeronáuticas da outra Parte que as disposições deste Acordo estão sendo cumpridas.

3. Cada Parte assegurará que suas empresas aéreas designadas fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados, indicando os pontos de embarque e desembarque.

**Artigo 18**
Consultas

1. As autoridades aeronáuticas das Partes requisitarão consultas regularmente, visando assegurar uma estreita colaboração no que diz respeito à aplicação das disposições deste Acordo e seu Anexo.

2. Tais consultas serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação, a menos que de outra forma acordado pelas Partes.

**Artigo 19**
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança Operacional), 8 (Segurança da Aviação) e 14 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de negociações diretas, em conformidade com as disposições do Artigo 18 deste Acordo.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada através de consultas diplomáticas.

**Artigo 20**
Emendas

1. Qualquer emenda a este Acordo acertada entre as Partes, em conformidade com o Artigo 18 (Consultas), entrará em vigor conforme estabelecido no Artigo 23.1.

2. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser negociada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor conforme estabelecido no Artigo 23.1.

**Artigo 21**
Término

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar por escrito e por via diplomática sua decisão de terminar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Este Acordo expirará 1 (um) ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação, mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

**Artigo 22**
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

**Artigo 23**
Entrada em Vigor

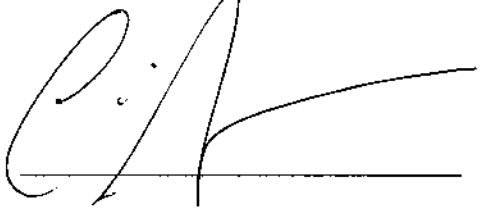
1. Este Acordo entrará em vigor em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

2. Pela mesma troca de notas, o Acordo sobre Transporte Aéreo assinado pelas Partes em 18 de novembro de 1999, e seus anexos, expirarão.

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

Feito em Bruxelas, em 4 de outubro de 2009, em duas cópias originais, em português, francês, holandês e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de qualquer divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



PELO GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA



**ANEXO**

**QUADRO DE ROTAS**

1. Rotas belgas para serviço de passageiros

| **Pontos de partida** | **Pontos intermediários** | **Pontos no Brasil** | **Pontos além** |
|---|---|---|---|
| Pontos na Bélgica | 2 pontos na rota direta (Atlântico Sul e África, excluindo Europa), a serem nominados.<br>Zurique* ou qualquer outro ponto na Suíça | Rio de Janeiro e São Paulo (ambos os pontos co-terminais) | Buenos Aires<br>Montevidéu<br>Santiago do Chile |

*Sem direitos de tráfego para/de Brasil

2. Rotas brasileiras para serviço de passageiros

| **Pontos de partida** | **Pontos intermediários** | **Pontos na Bélgica** | **Pontos além** |
|---|---|---|---|
| Pontos no Brasil | Cabo Verde<br>Casablanca<br>Atenas*<br>Barcelona* | Pontos na Bélgica | Tel-Aviv<br>Frankfurt<br>Berlim<br>Pequim |

*Sem direitos de tráfego de ou para a Bélgica

3. Rotas belgas para serviços exclusivamente cargueiros

| **Pontos de partida** | **Pontos intermediários** | **Pontos no Brasil** | **Pontos além** |
|---|---|---|---|
| Pontos na Bélgica | Quaisquer pontos | Rio de Janeiro e São Paulo* e 2 pontos adicionais a serem nomeados posteriormente | Quaisquer pontos |

*exceto Guarulhos

4. Rotas brasileiras para serviços exclusivamente cargueiros

| **Pontos de partida** | **Pontos intermediários** | **Pontos na Bélgica** | **Pontos além** |
|---|---|---|---|
| Pontos no Brasil | Quaisquer pontos | Pontos na Bélgica | Quaisquer pontos |

NOTAS:

1- Qualquer ponto ou pontos das rotas acordadas podem ser omitidos pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes, ou podem ser operados em ordem diferente em qualquer ou em todos os vôos, desde que o vôo se origine ou termine no país de sua nacionalidade.

2- Não se permite, às empresas aéreas designadas, a substituição ou operação de pontos além como pontos intermediários ou vice-versa.

3- Ambas as Partes estão autorizadas a operar 7 freqüências semanais mistas e 7 freqüências semanais exclusivamente cargueiras.

4- Para o ponto além adicional do Brasil na China, as disposições referentes ao exercício dos direitos de tráfego de 5ª liberdade aplicam-se conforme especificado no parágrafo 2 do MoU de 29 de outubro de 1992: "*a 5ª liberdade, reservada para o serviço de 3 pontos além Brasil e além Bélgica, serão operados, entre as Partes, limitados a uma quota de 30% (trinta por cento) do tráfego de 3ª e 4ª liberdades entre o Brasil e a Bélgica e vice-versa, pela empresa aérea designada para a operação dos serviços. Esta quota será calculada anualmente e se baseará no exercício dos direitos de tráfego de 3ª e 4ª liberdades durante os 12 (doze) meses anteriores*".

5- Nas rotas belgas, não serão exercidos direitos de tráfego de 5ª liberdade entre Zurique ou outro ponto na Suíça e o Brasil. Além disso, a operação dos 2 pontos intermediários de cada Parte, com direitos de 5ª liberdade, estarão sujeitos a acordo comercial entre as empresas aéreas designadas.

# ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF AUX SERVICES AERIENS

Le Gouvernement de la Republique Fédérative du Brésil

et

Le Gouvernement du Royaume de Belgique
(dénommés ci-après « les Parties »),

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

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

DESIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine du transport aérien international,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

## Article 1
Definitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que défini différemment:

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 toute modification apportée aux Annexes ou à la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94, pour autant que lesdites Annexes et modifications aient été adoptées par les Parties;

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 de la République Fédérative du Brésil, l'Autorité de l'Aviation Civile, constituée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et dans le cas du Royaume de Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Transport aérien, ou, pour les deux Parties, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions exercées actuellement par les autorités susmentionnées;

d) les termes « territoire », « services aériens », « 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 » signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;

f) le terme « services convenus » désigne les services aériens établis 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. la valeur à payer à une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages pour les services aériens fournis, ainsi que les commissions et les conditions applicables en relation avec les services aériens;

   ii. le fret à payer à une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (excepté le transport du courrier) pour les services aériens fournis;

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

   iv. la valeur d'une commission payée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien émises par cet agent pour le transport sur les services aériens;

h) le terme « rupture de charge » désigne l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service puisse être offert, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité similaire ou inférieure à ceux utilisés sur une autre section de la route;

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

j) le terme " droit d'utilisation " désigne une taxe réclamée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations et de services aéroportuaires, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation;

k) les références faites dans le présent Accord aux « ressortissants du Royaume de Belgique » s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne;

l) les références faites dans le présent Accord aux « entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique » s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.

**Article 2**
Octroi de Droits

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

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

b) le droit de faire des escales non commerciales dans le territoire de l'autre Partie; et

c) le droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international aux points des routes spécifiées dans l'Annexe, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1er du présent Article ne pourra être interprétée comme concédant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés moyennant rémunération et destinés à un autre point du territoire de ladite Partie.

**Article 3**
Designation et Autorisation d'Entreprises de Transport Aerien

1. Chaque Partie aura le droit de désigner, par écrit adressé à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'un avis de désignation émis par une Partie aux termes du paragraphe 1er du présent Article, et si l'entreprise de transport aérien désignée en fait la demande, sous la forme et de la manière prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie accordent sans délai les autorisations d'exploitation nécessaires, pour autant que:

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique:

i. l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et

possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen; et

ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et

iii. l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces Etats; et

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Fédérative du Brésil:

i. l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République Fédérative du Brésil et possède une licence conformément au droit applicable de la République Fédérative du Brésil; et

ii. la République Fédérative du Brésil exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien; et

iii. l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la République Fédérative du Brésil et/ou des ressortissants de la République Fédérative du Brésil, et soit effectivement contrôlée par cet Etat et/ou ses ressortissants;

c) l'entreprise de transport aérien désignée soit en mesure de répondre aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention; et

d) les normes prévues aux Articles 7 et 8 soient maintenues en vigueur et appliquées.

3. Quand une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et a reçu l'autorisation d'exploitation, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord.

**Article 4**

Revocation ou Suspension d'Une Autorisation d'Exploitation

1. Chaque Partie aura le droit de refuser, révoquer ou suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits conférés dans le présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie ou de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque:

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique:

i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen; ou

ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est ni exercé ni maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou

iii. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces Etats; ou

iv. l'entreprise de transport aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République Fédérative du Brésil et un autre État membre, et la République Fédérative du Brésil démontre qu'en exerçant les droits de trafic résultant du présent Accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre État membre, l'entreprise de transport aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par l'autre accord; ou

v. l'entreprise de transport aérien est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre avec lequel la République Fédérative du Brésil n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif à des services aériens, et l'entreprise de transport aérien désignée par la République Fédérative du Brésil s'est vu refuser les droits de trafic vers ledit État membre.

Lorsque la République Fédérative du Brésil fait valoir ses droits conformément au présent paragraphe, elle ne fait pas de discrimination fondée sur la nationalité entre les transporteurs aériens communautaires.

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Fédérative du Brésil:

i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République Fédérative du Brésil ou ne possède pas une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de la République Fédérative du Brésil; ou

ii. la République Fédérative du Brésil n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien; ou

iii. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la République Fédérative du Brésil et/ou des ressortissants de la République Fédérative du Brésil, ou n'est pas effectivement contrôlée à tout moment par cet Etat et/ou ses ressortissants;

c) au cas où cette entreprise de transport aérien ne serait pas en mesure de répondre aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui accorde ces droits; et

d) au cas où les normes prévues dans le présent Accord, spécialement aux Articles 7 et 8, ne seraient pas maintenues en vigueur ni appliquées.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de recourir immédiatement à la révocation, à la suspension ou à la fixation de conditions comme prévu au paragraphe 1er du présent Article pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie. De telles consultations seront tenues avant l'expiration de trente (30) jours suivant la demande exprimée par une Partie, sauf disposition contraire entre les Parties.

**Article 5**
Application des Lois et Reglements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties 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, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie.

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

3. Aucune des Parties n'accordera de traitement plus favorable à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien qui 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 6**
Certificats, Brevets et Licences

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

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

3. Lorsque les certificats, brevets ou licences visés au paragraphe 1er 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 à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie pourront demander une consultation conformément à l'Article 18 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 4 du présent Accord.

**Article 7**
Securite

1. Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans des domaines qui se rapportent aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés au paragraphe 1er qui satisfont aux normes établies à ce moment conformément à la Convention, l'autre Partie sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes OACI. L'autre Partie prendra alors les mesures correctives qui s'imposent dans une période convenue.

3. Conformément à l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable. Indépendamment des obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, cette inspection a pour but de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, conformément aux normes établies à ce moment en vertu de la Convention.

4. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chacune des Parties se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

5. Il sera mis fin à toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec le paragraphe 4 ci-dessus dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

6. En référence au paragraphe 2, s'il est établi qu'une Partie reste en non-conformité avec les normes OACI à l'expiration de la période convenue, le Secrétaire Général de l'OACI devrait en être avisé. Ce dernier devrait également être informé de la résolution satisfaisante ultérieure de la situation.

7. Lorsque le Royaume de Belgique a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire a été exercé et maintenu par un autre Etat membre de l'Union

européenne, les droits de la République Fédérative du Brésil en vertu du présent Article s'appliqueront de manière égale pour la maintenance, l'exercice ou l'application de normes de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et pour l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

**Article 8**
Surete de l'Aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties 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 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 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 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; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire et, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants qui sont établis sur son territoire et détiennent une licence d'exploitation conformément au droit communautaire européen, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie concernée. Chaque Partie informe préalablement l'autre Partie de son intention de notifier toute différence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie s'engage à exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les dispositions en matière de sûreté de l'aviation pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie, conformément au droit en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la Belgique, le droit communautaire européen, conformément à l'Article 5 du présent Accord. Chaque Partie s'assure que des mesures appropriées sont effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises ainsi que des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie lui adressera en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures spéciales de sûreté raisonnables et proportionnées. Dans ce cas, de telles mesures devront être discutées en détail, leurs coûts évalués et partagés par les deux Parties.

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 de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, les Parties 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 omet de se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent Article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie ont le droit de demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 4 du présent Accord.

**Article 9**
Droits d'Utilisation

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

2. Chaque Partie encouragera la tenue de consultations sur ces droits d'utilisation 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 de ces entreprises de transport aérien. Toutes propositions de changement des droits d'utilisation 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**
Assistance en Escale

1. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit communautaire européen, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie.

2. Dans les cas où ces lois et règlements limitent ou excluent l'auto-assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

**Article 11**
Droits de Douane et Impots

1. Chaque Partie exempte, sur base de réciprocité et dans toute la mesure du possible en vertu de son droit national, une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie des

restrictions à l'importation, droits de douane, impôts, frais d'inspection et autres charges et droits nationaux, régionaux ou locaux, non basés sur le coût des services rendus à l'arrivée, 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 d'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 exploitant les services convenus, ainsi que d'autres biens comme les billets de vol, 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 produits visés au paragraphe 1er du présent Article, que ces produits soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de l'autre Partie accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:

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

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

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

3. L'équipement aérien normal des aéronefs, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière 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 de l'une des Parties a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie, des produits spécifiés au paragraphe 1er du présent Article.

## Article 12
Capacite

1. La capacité totale à fournir sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties sera approuvée entre les autorités aéronautiques des deux Parties.

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

3. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, 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.

4. Les services convenus à assurer par les entreprises de transport aérien désignées des Parties auront pour caractéristique d'être étroitement liés 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 appropriée pour répondre aux besoins de trafic courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre les territoires des deux Parties.

5. Le transport des passagers et des marchandises, y compris du courrier, embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui de la Partie 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 qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région dans laquelle les services convenus sont assurés, compte tenu des autres services assurés par les entreprises de transport aérien des Etats faisant partie de la région; et

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

6. Au plus tard trente (30) 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. 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 13**
Rupture de Charge

Une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties peut substituer un aéronef par un autre sur le territoire de l'autre Partie 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 qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera le 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 où s'effectue le changement d'aéronef, un seul vol peut être échangé contre un vol, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie n'autorisent plusieurs vols.

**Article 14**
Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les intérêts des usagers, le coût d'exploitation, les caractéristiques du service, un bénéfice raisonnable, les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien, et d'autres considérations commerciales relatives au marché.

2. Les Parties conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou encore prédateurs.

3. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties proposent d'appliquer pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum trente (30) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit.

4. Chaque Partie a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux Parties qui commence sur son propre territoire. Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un état tiers, sur les services visés par le présent Accord, sont assujettis aux modalités d'approbation de l'autre Partie. Ni l'une ni l'autre des Parties ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application de tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà en vigueur applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux Parties, qui commence sur le territoire de l'autre Partie.

5. L'approbation des tarifs résultant des dispositions du paragraphe 4 ci-dessus peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien qui ont déposé les tarifs. Cependant, si la Partie concernée n'a pas notifié par écrit à l'autre Partie sa désapprobation sur ces tarifs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie dans les trente (30) jours qui ont suivi la date de soumission, les tarifs concernés sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit conformément au paragraphe 3, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence le délai dans lequel une désapprobation éventuelle sera donnée.

6. Lorsque l'une ou l'autre Partie estime qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au paragraphe 2 ci-dessus, cette Partie donne un avis d'insatisfaction à l'autre Partie le plus tôt possible et au moins dans les trente (30) jours de la date de notification ou de dépôt du tarif, et elle peut se prévaloir des procédures de consultation exposées au paragraphe 7 ci-dessous.

7. Chaque Partie peut demander des consultations concernant tout tarif d'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis de désapprobation ou d'insatisfaction. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de soixante (60) jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonné des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport commence l'emporte.

8. Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. Toutefois, la durée de validité d'un tarif ne peut être prolongée de plus de 6 mois après le délai initialement fixé, à moins que les Parties ne donnent leur assentiment. Lorsqu'un tarif a été approuvé sans prévoir de date d'expiration, et lorsqu'aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, ce tarif restera en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre des Parties notifie le retrait de son approbation, de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien concernées. Ledit retrait ne peut prendre effet qu'après préavis de trente (30) jours au moins.

9. Les Parties veilleront à ce qu'il existe dans leur juridiction un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations, par toute entreprise de transport aérien, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout voyagiste ou tout transitaire, des tarifs établis conformément au présent Article. En outre, elles veillent à ce que la violation desdits tarifs reste passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.

10. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 9 du présent Article, les tarifs à appliquer par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République Fédérative du Brésil pour les transports effectués entièrement à l'intérieur de la Communauté européenne sont soumis au droit communautaire européen.

## Article 15
Conversion des Devises et Transfert des Recettes

1. Chaque Partie autorise l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur demande, à convertir et transférer à l'étranger, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien qui dépassent les sommes dépensées localement, cette conversion et ce transfert étant autorisés rapidement au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont permis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables et ne sont assujettis à aucune taxe administrative ou de change hormis celles que les banques demandent normalement pour de telles conversions et transferts.

3. Les dispositions du présent Article n'exemptent pas les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des droits, taxes et impôts auxquels elles sont soumises.

4. En cas d'accord spécial entre les Parties pour éviter la double imposition ou en cas d'accord spécial réglant le transfert de recettes entre les Parties, de tels accords prévaudront.

**Article 16**
Vente et Commercialisation de Services de Transport Aerien

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser sur son territoire des services aériens internationaux directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par l'entreprise de transport aérien, y compris le droit d'établir des bureaux sur réseau et hors réseau.

2. Chaque entreprise de transport aérien aura le droit de vendre des services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve de ses dispositions législatives et réglementaires nationales, en devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne sera libre d'acheter ces services de transport en devises acceptées par cette entreprise de transport aérien.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie seront autorisées, sur une base de réciprocité, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leurs personnels commercial, opérationnel et technique nécessaires dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

4. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie peuvent à leur choix combler ces besoins en recourant à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant des activités sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services pour d'autres entreprises de transport aérien.

5. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie, dans le cadre desquels:

a) chaque Partie, sur une base de réciprocité et avec le délai minimal, accordera aux représentants et au personnel visés au paragraphe 3 les autorisations d'emploi, visas de visiteur ou autres documents similaires nécessaires; et

b) les deux Parties faciliteront et accéléreront les formalités relatives aux autorisations d'emploi pour le personnel exécutant certaines tâches temporaires d'une durée qui ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours.

**Article 17**
Echange d'Information

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

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

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

**Article 18**
Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties se consulteront régulièrement 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, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

**Article 19**
Reglement des Differends

1. Si un différend survient entre les Parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord à l'exception de différends susceptibles de survenir dans le cadre des Articles 7 (Sécurité), 8 (Sûreté de l'aviation) et 14 (Tarifs), les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes conformément à l'Article 18 du présent Accord.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par voie de consultations diplomatiques.

**Article 20**
Modifications

1. Toute modification au présent Accord convenue entre les Parties conformément à l'Article 18 (Consultations) entrera en vigueur à une date à déterminer par échange de notes diplomatiques, indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été terminées par les deux Parties.

2. Toute modification de l'annexe peut être faite par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

**Article 21**
Denonciation

1. Chacune des Parties peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie, 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 un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie, 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, 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 22**
Enregistrement Aupres 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 23**
Entree en Vigueur

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

2. Par le même échange de notes, l'Accord signé par les Parties le 18 novembre 1999 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 deux copies originales à Bruxelles, le 4 octobre 2009, en portugais, français, néerlandais et anglais, les 4 textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte en anglais prévaudra.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

# ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la Belgique pour les services passagers

| 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. Zurich* ou tout autre point en Suisse * | Rio de Janeiro et São Paulo (tous deux points co-terminaux) | Buenos Aires<br>Montevideo<br>Santiago de Chile |

**Sans droits de trafic à destination / en provenance du Brésil*

2. Routes du Brésil pour les services passagers

| Points de départ | Points intermédiaires | Points en Belgique | Points au-delà |
|---|---|---|---|
| Points au Brésil | Cap-Vert<br>Casablanca<br>Athènes*<br>Barcelone* | Points en Belgique | Tel-Aviv<br>Francfort<br>Berlin<br>Pékin |

* *Sans droits de trafic à destination / en provenance de la Belgique*

3. Routes de la Belgique pour les services cargo

| Points de départ | Points intermédiaires | Points au Brésil | Points au-delà |
|---|---|---|---|
| Points en Belgique | Tous points | Rio de Janeiro/ São Paulo* et 2 points supplémentaires à désigner ultérieurement | Tous points |

**à l'exception de Guarulhos*

4. Routes du Brésil pour les services cargo

| Points de départ | Points intermédiaires | Points en Belgique | Points au-delà |
|---|---|---|---|
| Points au Brésil | Tous points | Points en Belgique | Tous points |

**NOTES:**

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées ne sont pas autorisées à substituer ou desservir des points au-delà comme points intermédiaires ou des points intermédiaires comme points au-delà.

3. Les deux Parties sont habilitées à exploiter 7 (sept) fréquences hebdomadaires sur services mixtes et 7 (sept) fréquences hebdomadaires sur l'ensemble des services cargo.

4. Les dispositions relatives à l'exercice des droits de trafic de 5ème liberté s'appliqueront comme indiqué au paragraphe 2 du Protocole d'accord du 29 octobre 1992 au point au-delà supplémentaire en Chine sur la route du Brésil:
*"la 5ème liberté, réservée à la desserte de 3 points au-delà du Brésil et au-delà de la Belgique, sera exercée entre les Parties, avec une limitation à un quota de 30% (trente pour cent) du trafic de 3ème et 4ème libertés entre la Belgique et le Brésil et vice-versa, par l'entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation des services. Ce quota sera calculé chaque année et se fondera sur l'exercice des droits de 3ème et 4ème libertés au cours des 12 (douze) mois précédents".*

5. Sur la route belge, les droits de 5ème liberté ne seront pas exercés entre Zurich, ou un autre point en Suisse, et le Brésil. En outre, l'exercice des droits de 5ème liberté sur les 2 points intermédiaires de chaque Partie sera subordonné à un accord commercial entre les entreprises de transport aérien désignées.

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT THE OF KINGDOM OF BELGIUM ON AIR SERVICES**

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of The Kingdom of Belgium
(hereinafter referred to as "the Parties"),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to sign a complementary agreement to that Convention aiming to establish air services between their respective territories and beyond, and to favor all forms of civil cooperation in the air transport sector;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport,

Have agreed as follows:

**Article 1**
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any Annex thereto adopted under Article 90 of the Convention and any amendment to the latter or its Annexes, adopted under Articles 90 and 94 insofar as Annexes and amendments have been adopted by the Parties;

b) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

c) "aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Civil Aviation Authority, constituted by the National Civil Aviation Agency (ANAC) and in the case of the Kingdom of Belgium, the Federal Public Service Mobility and Transport, Belgian Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body authorized to carry out the functions presently performed by the above mentioned authorities;

d) "territory", "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

f) "agreed services" means the air services established for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination, on the routes specified in the Annex to this Agreement;

g) "tariffs" means any of the following:

i. the value to be paid to an airline for the carriage of passengers and baggage for air services rendered and the commissions and conditions applicable in connection with air services;

ii. the freight to be paid to an airline for the carriage of cargo (except mail) for air services rendered;

iii. the conditions governing the availability or applicability of such passenger or freight tariffs, including any advantages thereof;

iv. the value of a commission paid by an airline to an agent, in respect of tickets sold or to airway bills filled out by that agent for air services transportation.

h) "change of gauge" means the operation of one of the services agreed by a designated airline so that the service can be offered on a part of the route by aircraft of similar or inferior capacity to those operating on another part of the route;

i) "aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores, spare parts" have the meaning respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;

j) "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport facilities and services, of air navigation and aviation security;

k) the term "nationals of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to nationals of European Community Member States;

l) the term "airlines of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium.

**Article 2**
Grant of Rights

1. Unless otherwise specified in the Annex, each Party grants to the other Party the rights specified below for the purpose of operating international air services by the airline designated by the other Party:

a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;

b) the right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and

c) the right to embark and disembark at the points on the routes specified in the Annex international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Party the right of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined to another point in the territory of the said Party.

**Article 3**
Designation and Authorisation of Airlines

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. These designations are made through diplomatic channels.

2. On receipt of a designation by one Party made in accordance with the provisions of paragraph 1 of this Article, and if so requested by the designated airline, in the form and manner prescribed, the Aeronautical Authorities of the other Party shall grant, with minimum delay, the appropriate operating authorisations, provided:

a) in the case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:

i. it is established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

iii. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States: and

b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:

i. the airline is established in the territory of the Federative Republic of Brazil and is licensed in accordance with the applicable law of the Federative Republic of Brazil; and

ii. the Federative Republic of Brazil has and maintains effective regulatory control of the airline; and

iii. the airline is owned directly or through majority ownership by the Federative Republic of Brazil and/or nationals of the Federative Republic of Brazil, and is effectively controlled by such state and/or its nationals.

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications in conformity with the provisions of the Convention; and

d) the standards set forth in Articles 7 and 8 are being maintained and administered;

3. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, subject to compliance with the provisions of this Agreement.

**Article 4**

Withdrawal or Suspension of an Operating Authorisation

1. Each Party shall have the right to refuse, revoke or suspend an operating authorisation the exercise of the rights granted in this Agreement to an airline designated by the other Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary where:

a) in the case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:

i. the airline is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community or has not a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or

ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the airline is not owned directly or through majority ownership or it is not effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States; or

iv. the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Federative Republic of Brazil and another Member State and the Federative Republic of Brazil demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or

v. the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between the Federative Republic of Brazil and that Member State, and traffic rights to that Member State have been denied to the air carrier designated by the Federative Republic of Brazil.

In exercising its right under this paragraph, the Federative Republic of Brazil shall not discriminate between Community air carriers on the grounds of nationality.

b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:

i. the airline is not established in the territory of the Federative Republic of Brazil or has not a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of the Federative Republic of Brazil; or

ii. the Federative Republic of Brazil is not having and maintaining effective regulatory control of the airline; or

iii. the airline is not owned directly or through majority ownership by the Federative Republic of Brazil and/or nationals of the Federative Republic of Brazil, or is not at all times effectively controlled by such State and/or its nationals.

c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party granting those rights; and

d) in any case the standards set forth in this Agreement, especially in Articles 7 and 8, are not being maintained and administered.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

**Article 5**

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Party governing entry into, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft, shall be applied to the designated airline of the other Party upon entering, departing from or while within the territory of the first Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, departure from, transit, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall apply to the designated airline of the other Party, its crew and passengers, or on its behalf, to cargo and mail in transit, entry, departure and while within the territory of this Party. The passengers in transit within the territory of one of the Parties shall be only submitted to a brief control.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline engaged in similar international air transportation in the application of regulations mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article, nor in the utilization of airports, airways, air traffic services and facilities under its control.

**Article 6**
Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates and licenses are issued or rendered valid in conformity with the standards established pursuant to the Convention.

2. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize as valid for the purpose of flights above within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

3. In case the certificates and licenses referred to in paragraph 1 of this Article have been issued or rendered valid according to standards different from those determined pursuant to the Convention and, in case this difference has been notified to the International Civil Aviation Organization (ICAO), the aeronautical authorities of the other Party may request consultation in accordance with Article 18 of this Agreement to ensure that the above mentioned standards are acceptable. The impossibility to reach understanding in respect of the questions relating to flight safety shall justify the application of Article 4 of this Agreement.

**Article 7**
Operational Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where the Kingdom of Belgium has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Union, the rights of the Federative Republic of Brazil under this Article shall apply equally in respect of the maintenance, exercise or administration of safety standards by that Member State of the European Union and in respect of the operating authorisation of that airline.

**Article 8**
Aviation Security

1. Consistent with the rights and obligations under International Law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under International Law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board of Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, or any other Convention on Civil Aviation Security which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; the Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and in the case of the Kingdom of Belgium, operators that are established in its territory and have an operating licence in accordance with European Community law, as well as the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, reference to the aviation security provisions includes any difference notified by the Party concerned. Each Party shall give advance information to the other Party of its intention to notify any difference concerning these provisions.

4. Each Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe, for departure from, or while within the territory of the other Party, the aviation security provisions in conformity with the law in force in that country including, in the case of Belgium, European Community law, in accordance with Article 5 of this Agreement. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable and proportionate special security measures to meet a particular threat. In this case such measures must be discussed in details and its cost be considered and shared by both Parties.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. If one of the Parties fails to comply with the provisions relating to aviation security referred to in the present Article, the aeronautical authorities of the other Party shall have the right to request immediate consultations with the aeronautical authorities of the mentioned Party. In case it is impossible to reach a satisfactory solution within a period of 30 (thirty) days, the application of Article 4 of the present Agreement shall be justified.

**Article 9**
User Charges

1. User charges imposed in the territory of one of the Parties to the designated airline of the other Party for the use of airports and other air navigation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Party shall not exceed those imposed on a national airline of the first Party operating similar scheduled international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent authorities and the designated airlines using the services and facilities provided by those authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Proposals for the modification of user charges shall be communicated to the users with reasonable notice, to enable them to express their views before changes are made.

**Article 10**
Ground Handling Provisions

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.

2. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

**Article 11**
Customs Duties and Charges

1. Each Party on the basis of reciprocity shall exempt a designated airline of the other Party to the fullest extend possible under its national law from import restrictions, customs duties, taxes, inspection fees and other national, regional and local duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products intended for sale to passengers in limited quantities during flight) and other articles intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services, as well as other items such as air tickets, printed material with the airline logotype and publicity material distributed free of charge by the designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the products referred to in paragraph 1 of this Article, whether or not such products are used or consumed wholly within the territory of the other Party granting the exemption when:

a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party provided that these products are not sold within the territory of the Party granting the exemption;

b) retained on board of aircraft of the designated airline of one Party from arrival until leaving the territory of the other Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, these items may be placed under the supervision of the mentioned authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Baggage and goods in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions under this Article shall be granted also when the airline of the Party has entered into agreements with another airline receiving the same exemptions from the other Party, taking into account the loan or transfer into the territory of the other -Party of the items referred to in paragraph 1 of this Article.

**Article 12**
Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of both Parties.

2. There will be fair and equal competition opportunities for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes in the Annex of the present Agreement.

3. In the operation of the agreed services, the designated airline of each Party shall consider the interests of the designated airline of the other Party, so as not to unduly affect the services provided by the latter on the entire or part of the same route.

4. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Parties shall have as a characteristic a close relation with the needs of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet normal traffic requirements usually expected for the transportation of passengers, cargo and mail between the territories of the two Parties.

5. Transportation of passengers and cargo, including mail, embarked and disembarked at points on the specified routes other than the territory of the Party designating the airline shall be determined according to the general principle that the capacity shall be related to:

a) the traffic demand to and from the territory of the Party designating the airline;

b) the traffic demand in the region in which the agreed services are operated, taking into consideration the other services established by the airlines of the States included in that region; and

c) the operation requirements of long haul flights.

6. The airlines shall submit to approval, within a maximum period of 30 (thirty) days before the commencement of operation of the agreed services, the operation programs to the aeronautical authorities of both Parties. These shall include the type of services, types of aircraft, frequencies and flight timetables. This shall equally apply to all modifications thereafter. In specific cases, this period of time may be reduced with the approval of the aeronautical authorities.

**Article 13**
Change of Gauge

A designated airline of a Party may substitute one aircraft for another in the territory of the other Party to points beyond, under the following conditions:

a) that it is justified by reasons of economy of operations;

b) that the aircraft operating on the more distant section from the territory of the Party designating the airline offers the service solely according to the aircraft operating on the nearer sector and its timetable is determined accordingly; the first one shall arrive at the point of change to carry the traffic from the second aircraft or disembark the traffic that is taken on board by the latter, and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

c) the airline shall not hold itself out to the public by advertisement, as providing a service which originates at a point where the change of aircraft is made, unless otherwise established in the Annex.

d) in all flights destined to the territory of the other Party where the change of aircraft is made, only one flight may be exchanged against one flight, unless if more than one flight is approved by the aeronautical authorities of the other Party.

**Article 14**
Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. The Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.

3. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Parties for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.

4. Each Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in its own territory. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this Agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

5. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 4 above may be given expressly by either Party to the airline(s) filing the tariffs. However, if the Party concerned has not given in writing to the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airline(s) of the other Party within thirty (30) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with paragraph 3, the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.

6. Where either Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in paragraph 2 above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party, as soon as possible, and at least within thirty (30) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in paragraph 7 below.

7. Each Party may request consultations regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than sixty (60) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved. However a tariff shall not be prolonged for more than 6 months after the date on which it

otherwise would have expired unless approved by the Parties. Where a tariff has been approved without an expiry date and where no new tariff has been filed and approved, that tariff shall remain in force until either of the Parties gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline(s) concerned. Such termination shall not take place with less than thirty (30) days notice.

9. The Parties shall endeavor to ensure that active and effective machinery exists within their jurisdictions to investigate violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer, or freight forwarder, of tariffs established in accordance with this Article. They shall furthermore ensure that the violation of such tariffs is punishable by deterrent measures on a consistent and non-discriminatory basis.

10. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 to 9 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

**Article 15**
Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

4. If there is an especial agreement between the Parties to avoid double taxation, or an especial agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

**Article 16**
Sale and Marketing of Air Transport Services

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives

and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

**Article 17**
Exchange of Information

1. The aeronautical authorities of both Parties shall exchange information as far as feasible, relating to authorizations in force in their designated airlines concerning the operation of services with origin/destination and stop in the territory of the other Party, and shall also issue copies of certificates and authorizations in force in respect of air services operated on the specified routes, as well as amendments, exemptions and tables of services authorized.

2. Each Party shall ensure that its designated airline provides the aeronautical authorities of the other Party, with minimum delay, copies of tariffs, tables and amendments, as well as of all pertinent information concerning the operation of services, including the capacity on each specified route, and any other information required demonstrating to the aeronautical authorities of the other Party that the provisions of this Agreement are being complied with.

3. Each Party shall ensure that its designated airline provides to the aeronautical authorities of the other Party, at its request, statistics concerning the traffic transported on the services agreed, indicating the embarkation and disembarkation points.

**Article 18**
Consultations

1. The aeronautical authorities of the Parties shall request mutual consultations regularly with a view to ensuring a close collaboration concerning all the questions relating to the application of provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall start within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt of request, except if otherwise agreed by the Parties.

**Article 19**
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 7 (Operational Safety), 8 (Aviation Security) and 14 (Tariffs), the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiations in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

2. If the Parties fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic consultations.

**Article 20**
Amendments

1. Any amendment of this Agreement agreed to by the Parties in accordance with Article 18 (Consultations), shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

2. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

**Article 21**
Termination

1. Each Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate 1 (one) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after receipt of notice by the International Civil Aviation Organization.

**Article 22**
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**Article 23**
Entry into Force

1. This Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

2. By the same exchange of notes, the Agreement on Air Transport signed by the Parties on November 18, 1999, and its annexes, shall cease to produce any effect.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by the respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Brussels, on October 4th 2009, in two original copies, in Portuguese, French, Dutch and English, each of which being of equal authenticity. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

## ANNEX

## SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of Belgium for passenger services

| Points of departure | Intermediate points | Points in Brazil | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Points in Belgium | 2 points on the direct route (South Atlantic and Africa, with exclusion of Europe) to be nominated later.<br>Zurich* or any other point in Switzerland* | Rio de Janeiro and São Paulo (both co-terminal points) | Buenos Aires<br>Montevideo<br>Santiago de Chile |

*Without traffic rights to/from Brazil

2. Routes of Brazil for passenger services

| Points of departure | Intermediate points | Points in Belgium | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Points in Brazil | Cape Verde<br>Casablanca<br>Athens*<br>Barcelona* | Points in Belgium | Tel-Aviv<br>Frankfurt<br>Berlin<br>Beijing |

*Without traffic rights to/from Belgium

3. Routes of Belgium for cargo services

| Points of departure | Intermediate points | Points in Brazil | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Points in Belgium | Any points | Rio de Janeiro/ São Paulo* and 2 additional points to be nominated later | Any points |

*except Guarulhos

4. Routes of Brazil for cargo services

| Points of departure | Intermediate points | Points in Belgium | Points beyond |
|---|---|---|---|
| Points in Brazil | Any points | Points in Belgium | Any points |

NOTES:

1 - Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

2 - The designated airlines are not allowed to substitute or operate points beyond as intermediary points or intermediary points as point beyond.

3 - Both Parties are entitled to operate 7 (seven) weekly frequencies on combination services and 7 (seven) weekly frequencies on all cargo services.

4 - To the additional Brazilian point beyond in China, the provisions concerning the exercise of 5th freedom traffic rights shall be applied as specified in paragraph 2 of MOU of Oct 29, 1992: "5th freedom, reserved to the service of 3 points beyond Brazil and beyond Belgium, shall be operated, between the Parties, limited to a quota of 30% (thirty per cent) of the 3rd and 4th freedom traffic between Belgium and Brazil and vice-versa, by the designated airline for the operation of services. This quota shall be computed annually and shall be based on exercising 3rd and 4th freedom rights during the previous 12 (twelve) months".

5 - On the Belgian route, 5th freedom rights shall not be exercised between Zurich, or another point in Switzerland, and Brazil. Besides, the operation of 5th freedom rights of the 2 intermediary points of each Party shall be subject to a commercial agreement between the designated airlines.

**OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË EN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË BETREFFENDE LUCHTDIENSTEN**

De Regering van de Federale Republiek Brazilië

en

De Regering Van Het Koninkrijk België
(Hierna genoemd de "Partijen"),

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld;

VERLANGENDE een bijkomende Overeenkomst bij dit Verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen hun onderscheiden grondgebieden en verdergelegen gebieden, en het bevorderen van alle vormen van burgerlijke samenwerking in de luchtvaartsector;

VERLANGENDE de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN als volgt:

**Artikel 1**
Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij de context anders vereist:

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 Artikel 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen door beide Partijen;

b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst, met haar Bijlage en alle wijzigingen daaraan;

c) de uitdrukking "luchtvaartautoriteiten" betekent voor de Federale Republiek Brazilië de burgerlijke luchtvaartautoriteit, samengesteld uit het Nationaal Agentschap voor de Burgerluchtvaart (ANAC) en voor het Koninkrijk België de Federale Openbare Dienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Luchtvaart of, in beide gevallen, iedere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door bovengenoemde autoriteiten worden vervuld;

d) de uitdrukkingen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben de betekenis die hen 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 diensten 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 volgende betekenissen:

   i. de prijs die aan de luchtvaartmaatschappij moet worden betaald voor het vervoeren van passagiers en bagage voor de verstrekte luchtvaartdiensten alsook de provisies en voorwaarden die toepasselijk zijn in verband met luchtvaartdiensten;

   ii. het vrachtloon dat aan de luchtvaartmaatschappij moet worden betaald voor het vervoeren van cargo (behalve post) voor de verstrekte luchtvaartdiensten;

   iii. de voorwaarden die de beschikbaarheid of toepasselijkheid van die tarieven bepalen, daarin begrepen alle aan genoemde tarieven verbonden voordelen;

   iv. het bedrag van de provisie die door een luchtvaartmaatschappij aan een agent betaald wordt voor de door deze agent verkochte tickets of uitgegeven vervoersbrieven voor het vervoer op de luchtvaartdiensten;

h) de uitdrukking "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een gelijkaardige of mindere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;

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

j) de uitdrukking "gebruiksvergoeding" betekent een taks die de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor het verstrekken van luchthavenfaciliteiten en diensten van luchtvaartnavigatie en luchtvaartbeveiliging;

k) de term "staatsburgers van het Koninkrijk België " dient te worden verstaan als verwijzende naar de staatsburgers van de Lidstaten van de Europese Unie;

l) de term "luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" dient te worden verstaan als verwijzende naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen.

**Artikel 2**
Verlening Van Rechten

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

a) het recht om zonder te landen het grondgebied van de andere Partij te overvliegen;

b) het recht om op het grondgebied van de andere Partij te landen voor andere dan commerciële doeleinden; en

c) het recht tot inschepen en ontschepen in internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, op de punten op de routes gespecifiëerd in de Bijlage.

2. Niets in paragraaf 1 van dit Artikel wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij het voorrecht te verlenen om op het grondgebied van de andere Partij tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die Partij.

**Artikel 3**
Aanwijzing En Machtiging Van Luchtvaartmaatschappijen

1. Elke Partij heeft het recht om schriftelijk aan de andere Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes. Deze aanwijzingen gebeuren via diplomatieke weg.

2. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door één van de Partijen ingevolge het eerste lid van dit Artikel,verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij , in de vorm en op de wijze die zijn voorgeschreven, zonder verwijl aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij die erom vraagt, de vereiste vergunningen voor de overeengekomen exploitatie, voor zover:

a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

i. dat de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk België op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en een overeenkomstig het Europees Gemeenschapsrecht rechtsgeldige exploitatievergunning bezit; en

ii. dat een daadwerkelijke reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en onderhouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvervoerder en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd wordt in de aanwijzing; en

iii. dat de maatschappij - rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap - eigendom is van en effectief gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of door de staatsburgers van die Staten; en

b) in het geval van een door de Federale Republiek van Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij:

i. dat de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Federale Republiek Brazilië en dat zij een overeenkomstig het toepasselijke recht in de Federale Republiek Brazilië geldige exploitatievergunning bezit; en

ii. dat de Federale Republiek Brazilië een effectieve reglementaire controle uitoefent op de luchtvaartmaatschappij; en

iii. dat de maatschappij – rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap – eigendom is van de Federale Republiek Brazilië en/of van staatsburgers van de Federale Republiek Brazilië, en dat zij effectief gecontroleerd wordt door die Staat en/of zijn staatsburgers;

c) de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is om te voldoen aan de voorwaarden die zijn voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op gebied van exploitatie van internationale luchtvaartdiensten door de Partij die dit verzoek of de verzoeken onderzoekt overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag; en

d) de in Artikelen 7 en 8 bepaalde normen worden gehandhaafd en uitgevoerd.

3. Zodra de luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd is kan zij op ieder tijdstip aanvangen met de exploitatie van de overeengekomen diensten, op voorwaarde dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden nageleefd.

**Artikel 4**

Intrekking Of Opschorting Van De Exploitatievergunning

1. Elke Partij heeft het recht tot weigering, intrekking of opschorting van de exploitatievergunning voor uitoefening van de in deze Overeenkomst aan de andere Partij toegekende rechten, of aan de uitoefening van die rechten de voorwaarden te verbinden die nodig zijn als:

a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk België op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap of geen volgens het Europees Gemeenschapsrecht rechtsgeldige exploitatie-vergunning bezit; of

ii. er geen effectieve regulerende controle wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de uitreiking van het bewijs luchtvervoerder, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing; of

iii. de luchtvaartmaatschappij noch rechtstreeks noch via meerderheidsaandeel eigendom is van en niet daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelassociatie of door staatsburgers van die Staten; of

iv. de luchtvervoerder reeds gemachtigd is tot exploitatie op grond van een bilaterale overeenkomst tussen de Federale Republiek Brazilië en een andere Lidstaat en de Federale Republiek Brazilië aantoont dat, door het uitoefenen van de verkeersrechten op grond van deze Overeenkomst op een route die een punt in die andere Lidstaat omvat, er omzeiling zou plaatsvinden van de door die andere overeenkomst niet toegekende verkeersrechten; of

v. de luchtvervoerder een bewijs luchtvervoerder heeft dat uitgereikt is door een Lidstaat en er is tussen de Federale Republiek Brazilië en die Lidstaat geen bilaterale overeenkomst inzake luchtdiensten, en de verkeersrechten naar die Lidstaat werden geweigerd aan de door de Federale Republiek Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij.

Bij het uitoefenen van het in bovenstaand lid vermelde recht, mag de Federale Republiek Brazilië tussen de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie geen onderscheid maken op grond van hun nationaliteit.

b) in het geval van een door de Federale Republiek Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij:

i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Federale Republiek Brazilië of geen geldige exploitatievergunning heeft in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving van de Federale Republiek Brazilië; of

ii. de Federale Republiek Brazilië geen daadwerkelijke controle uitoefent of in stand houdt op de luchtvaartmaatschappij; of

iii. de luchtvaartmaatschappij noch rechtstreeks, noch via meerderheidsaandelen, eigendom is van de Federale Republiek Brazilië of van staatsburgers van de Federale Republiek Brazilië, of niet altijd daadwerkelijk gecontroleerd wordt door die Staat en/of zijn staatsburgers;

c) indien de luchtvaartmaatschappij de wetten of voorschriften niet naleeft die gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op het internationaal luchtvervoer door de Partij die deze rechten toekent; en

d) in elk geval waarin de in deze Overeenkomst vastgestelde normen, voornamelijk de artikelen 8 en 9, niet worden gehandhaafd en uitgevoerd.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking, opschorting of opleggen van voorwaarden zoals vermeld in lid 1 van dit Artikel noodzakelijk is voor het voorkomen van verdere inbreuken op wetten en voorschriften, of op de bepalingen van deze Overeenkomst, mag dit recht enkel uitgeoefend worden na overleg met de andere Partij. Dit overleg zal plaatsvinden binnen een termijn van dertig (30) dagen na het verzoek van een Partij, tenzij beide Partijen anders overeenkomen.

**Artikel 5**
Toepassing Van Wetten En Voorschriften

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

2. De wetten en voorschriften van de ene Partij betreffende binnenkomst, uitreis uit, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, en quarantaine, dienen door de aangewezen maatschappij van de andere 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 de eerstbedoelde Partij. De passagiers in transit binnen het grondgebied van één Partij worden enkel aan een korte controle onderworpen.

3. Geen van beide Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij een meer voordelige behandeling geven ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij die gelijkaardige luchtvaartdiensten 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 6**
Bewijzen En Vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere 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 Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchten boven 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 Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 18 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 4 van deze Overeenkomst.

**Artikel 7**
Veiligheid

1. Elke Partij kan op elk ogenblik verzoeken om overleg inzake de door de andere Partij aangenomen veiligheidsnormen voor alle domeinen die betrekking hebben op luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dergelijk overleg zal plaatsvinden binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de datum van het desbetreffend verzoek.

2. Indien de ene Partij naar aanleiding van dergelijk overleg van mening is dat de andere Partij in één van de in vorig lid vermelde domeinen geen daadwerkelijke handhaving en toepassing verzekert van veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de normen die op dat ogenblik worden opgelegd door het Verdrag, wordt de andere Partij er door de eerstgenoemde Partij van in kennis gesteld van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan de ICAO-normen te voldoen. De andere Partij neemt dan binnen een overeengekomen termijn de gepaste maatregelen tot verbetering.

3. Overeenkomstig Artikel 16 van het Verdrag wordt verder overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat geëxploiteerd wordt door of in naam van een luchtvaartmaatschappij van de ene Partij op diensten naar of vanaf het grondgebied van de andere Partij, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de gemachtigde vertegenwoordigers van die andere Partij mits dit voor het luchtvaartuig niet leidt tot onredelijke vertraging. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag vastgestelde verplichtingen is de bedoeling van dit onderzoek de verificatie van de geldigheid van de relevante bescheiden van het luchtvaartuig, de vergunningen van de bemanning en na te gaan of de uitrusting van het luchtvaartuig en de staat waarin het zich bevindt overeenstemmen met de normen die het verdrag op dat ogenblik oplegt.

4. Wanneer dringend ingrijpen noodzakelijk is om de veiligheid van de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij te verzekeren, behoudt elke Partij zich het recht voor tot onmiddellijke opschorting of wijziging van de exploitatievergunning van één of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.

5. Elke maatregel van een Partij die wordt genomen op grond van lid 4 hierboven wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

6. Voor wat betreft lid 2, wanneer vaststaat dat een Partij de ICAO-normen blijft overtreden nadat de overeengekomen periode is verstreken, dient de Secretaris-Generaal van ICAO hierover te worden ingelicht. Deze laatste moet tevens op de hoogte gebracht worden als de situatie vervolgens op bevredigende wijze is opgelost.

7. Wanneer het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarvan de regulerende controle uitgeoefend en opgevolgd wordt door een andere Lidstaat van de Europese Unie, gelden de in dit Artikel vervatte rechten van de Federale Republiek Brazilië ook met betrekking tot de instandhouding, opvolging, en administratie van veiligheidsnormen door deze Lidstaat van de Europese Unie en met betrekking tot de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

**Artikel 8**
Beveiliging Van De Luchtvaart

1. In overeenstemming met hun rechten en plichten inzake internationaal recht, bevestigen de Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen een integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht in het algemeen te beperken, zullen de Partijen meer bepaald handelen in overeenstemming met de bepalingen van het verdrag inzake strafbare feiten en 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 welk ander Verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart dat door hen werd bekrachtigd.

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

3. De Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied en, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten die op het grondgebied gevestigd zijn en die een exploitatievergunning hebben in overeenstemming met de wetgeving van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart. Wanneer in dit lid verwezen wordt naar de bepalingen inzake de veiligheid in de luchtvaart omvat dit tevens elk verschilpunt dat door de betrokken Partij werd betekend. Elke Partij licht de andere Partij op voorhand in over haar voornemen om omtrent deze bepalingen een verschilpunt te betekenen.

4. Elke Partij verbindt er zich toe om te kunnen eisen dat haar exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart bij het binnenkomen, of gedurende het verblijf op het grondgebied van de andere Partij, die in dat land en, in het geval van België, in de Europese Unie, van kracht zijn, na te leven in overeenstemming met artikel 5 van deze Overeenkomst. Elke Partij verbindt er zich toe dat de gepaste maatregelen op haar grondgebied daadwerkelijk toegepast worden met het oog op de bescherming van luchtvaartuigen en de inspectie van de passagiers, bemanningen, bagages, vrachten boordproviand, voor en tijdens het instappen en laden. Elke Partij neemt daarenboven ieder verzoek van de andere Partij tot

speciale en redelijke veiligheidsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers, teneinde aan een bijzondere dreiging het hoofd te bieden, welwillend in overweging. In dit geval moeten zulke maatregelen tot in de bijzonderheden overlegd worden en de kosten geëvalueerd en door beide Partijen gedeeld worden.

5. Wanneer zich een geval of dreiging van geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerlijk luchtvaartuig voordoet, of enig ander wederrechtelijk gedrag gericht tegen een zodanig luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartinstallaties, staan de Partijen elkaar bijdoor het berichtenverkeer en andere gepaste maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanige dreiging een einde te stellen, te vergemakkelijken.

6. Wanneer één van de Partijen de bepalingen niet naleeft van dit Artikel betreffende de veiligheid, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Partij. Indien geen bevredigende oplossing kan worden bereikt binnen de dertig dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst.

**Artikel 9**
Gebruiksvergoedingen

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

2. Elke partij streeft ernaar dat overleg zou plaatsvinden over deze vergoedingen tussen haar bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de door voornoemde autoriteiten aangeboden voorzieningen en diensten gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten tijdig medegedeeld worden aan de gebruikers, teneinde deze laatsten in staat te stellen om hun visie uit te drukken alvorens de wijzigingen ingaan.

**Artikel 10**
Grondafhandeling

1. Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Partij, voor het Koninkrijk België daarin begrepen het Europees Gemeenschapsrecht, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Partij, haar eigen grondafhandeling ("self-handling") te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.

2. In geval de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten en in geval er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminatoire wijze voor wat betreft de toegang tot het zelf afhandelen en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.

**Artikel 11**
Invoerrechten En Heffingen

1. Elke Partij stelt, op basis van wederkerigheid, een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zoveel als mogelijk onder de nationale wetgeving, vrij van importbeperkingen, invoerrechten, taksen, inspectievergoedingen en andere nationale, regionale en lokale belastingen en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kost van diensten geleverd bij aankomst, aan het vliegtuig, voor brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserve-onderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, boordproviand (met inbegrip van alcohol, tabak en andere producten bedoeld voor verkoop aan passagiers in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht) en andere artikelen enkel bedoeld voor gebruik in verband met het exploiteren of onderhouden van vliegtuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van dergelijke andere Partij die de overeengekomen diensten exploiteert, evenals andere voorwerpen zoals vliegtickets, gedrukte materialen met het logo van de luchtvaartmaatschappij en publiciteitsmateriaal dat kosteloos door de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

2. De vrijstellingen toegestaan door dit Artikel zullen toegepast worden op de producten waarnaar verwezen wordt in paragraaf 1 van dit Artikel, of deze producten nu volledig op het grondgebied van de andere Partij die de vrijstelling toekent gebruikt of verbruikt worden of niet, wanneer:

a) zij ingevoerd worden op het grondgebied van één Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, op voorwaarde dat deze producten niet verkocht worden op het grondgebied van de Partij die de vrijstelling toekent;

b) zij aan boord gehouden worden van vliegtuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één Partij, vanaf de aankomst tot het verlaten van het grondgebied van de andere Partij;

c) zij aan boord genomen worden van vliegtuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één Partij en bedoeld zijn voor gebruik gedurende de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken, evenals de materialen en voorraden die normalerwijze aan boord gehouden worden van de vliegtuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van één van beide Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Partij enkel uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dergelijk geval kunnen deze voorwerpen onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot zolang ze weer uitgevoerd worden of op andere wijze in overeenstemming met de douanereglementeringen van de hand gedaan worden.

4. Bagage en goederen in onmiddellijke doorreis zullen worden vrijgesteld van douaneverplichtingen en andere taksen.

5. De in dit Artikel bepaalde vrijstellingen zullen eveneens worden toegekend indien de luchtvaartmaatschappij van de Partij akkoorden gesloten heeft met een andere luchtvaartmaatschappij die dezelfde vrijstellingen ontvangt van de andere Partij, rekening houdend met het ontlenen of overdragen naar het grondgebied van de andere Partij van de voorwerpen waarnaar verwezen wordt in paragraaf 1 van dit Artikel.

**Artikel 12**
Capaciteit

1. De totale capaciteit die verschaft wordt op de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Partijen zal overeengekomen worden tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen.

2. Er zullen billijke en gelijke mededingingsmogelijkheden zijn voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen om de overeengekomen diensten op de in de Bijlage van huidige Overeenkomst bepaalde routes te exploiteren.

3. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Partij de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij in overweging nemen, teneinde de door laatstgenoemde verschafte diensten op de volledige of gedeeltelijk zelfde route niet op onrechtmatige wijze te beïnvloeden.

4. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen uitgevoerd zullen worden, zullen als kenmerk een nauw verband hebben met de noden van het publiek voor vervoer op de gespecifieerde routes, en zullen als voornaamste doel hebben het voorzien in voldoende capaciteit, tegen redelijke bezettingsgraad, om de normale vervoersvereisten te vervullen die gebruikelijk verwacht worden voor het vervoer van passagiers, vracht en post tussen de grondgebieden van de twee Partijen.

5. Vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, geladen en uitgeladen op de overeengekomen diensten op andere punten dan het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, zullen bepaald worden volgens het algemene principe dat de capaciteit verbonden zal zijn met:

a) de vervoersvraag naar en van het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;

b) de vervoersvraag in de regio waarin de overeengekomen diensten uitgevoerd worden, rekening houdend met de andere diensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van die regio; en

c) de uitbatingsvereisten van lange-afstandsvluchten.

6. De luchtvaartmaatschappijen zullen de exploitatieprogramma's aan de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen ter goedkeuring voorleggen, binnen een maximale periode van 30 (dertig) dagen vóór het begin van de exploitatie van de overeengekomen diensten. Deze zullen het type diensten, de types vliegtuigen, frequenties en vluchtuurroosters omvatten. Dit zal eveneens toepasbaar zijn op alle volgende wijzigingen. In specifieke gevallen mag deze tijdsspanne met de toestemming van de luchtvaartautoriteiten verminderd worden.

**Artikel 13**
Verandering Van Vliegtuigtype

Een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij mag op het grondgebied van de andere Partij een luchtvaartuig door een ander vervangen naar verdergelegen punten, op volgende voorwaarden:

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

b) dat het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat verder verwijderd is van het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst, slechts wordt geëxploiteerd in aansluiting op het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij 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 trafiek 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) dat de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhouden beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst dit toestaat;

d) dat in aansluiting met iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied van de andere Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht mag uitgewisseld worden tegen één vlucht, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij meer dan één vlucht toestaan.

**Artikel 14**
Tarieven

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Partij worden toegepast voor diensten in het kader van deze Overeenkomst dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, daaronder begrepen het belang van gebruikers, de exploitatiekosten, kenmerken van de diensten, een redelijke winst, tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen, en andere commerciële marktoverwegingen.

2. De Partijen gaan akkoord bijzondere aandacht te schenken aan tarieven die aan bezwaar onderhevig kunnen zijn omdat zij onredelijk discriminerend, onbillijk hoog of beperkend lijken te zijn omwille van het misbruik van een dominante positie, kunstmatig laag omwille van directe of indirecte subsidiëring of ondersteuning, of roofzuchtig.

3. Elke Partij kan de kennisgeving of de indiening eisen van de tarieven voorgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide Partijen voor het vervoer van of naar zijn grondgebied. Dergelijke kennisgeving of indiening mag niet eerder dan dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van inwerkingtreding vereist worden. In bijzondere gevallen kan deze periode ingekort worden.

4. Elke Partij heeft het recht om tarieven voor het vervoer enkele reis of retour tussen de grondgebieden van de twee Partijen dat op zijn eigen grondgebied aanvangt goed te keuren of af te keuren. De tarieven aangerekend door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van één Partij voor het vervoer tussen het grondgebied van de andere Partij en dat van een derde Staat tijdens diensten in het kader van deze Overeenkomst zijn onderworpen aan de goedkeuringsvereisten van de andere Partij. Geen van beide Partijen onderneemt eenzijdige actie ter voorkoming van het instellen van voorgestelde tarieven of het bestendigen van toegepaste tarieven voor het vervoer enkele reis of retour tussen de grondgebieden van beide Partijen dat begint op het grondgebied van de andere Partij.

5. De goedkeuring van tarieven voortvloeiend uit de bepalingen van paragraaf 4 hierboven kan door één van beide Partijen uitdrukkelijk aan de luchtvaartmaatschappij(en) die de tarieven indienen gegeven worden. Indien de betrokken Partij echter geen schriftelijke kennisgeving van afkeuring van dergelijke tarieven gegeven heeft aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij binnen de dertig (30) dagen na voorlegging, worden de tarieven beschouwd als goedgekeurd. In het geval van inkorting van de voorleggingsperiode overeenkomstig paragraaf 3, kunnen de Partijen overeenkomen dat de periode waarbinnen enige afkeuring gegeven dient te worden, dienovereenkomstig ingekort wordt.

6. Wanneer één van beide Partijen van mening is dat een tarief voor vervoer naar zijn grondgebied valt binnen de categorieën beschreven in paragraaf 2 hierboven, geeft deze Partij zo snel mogelijk kennis van ontevredenheid aan de andere Partij, en ten laatste binnen de dertig (30) dagen na de kennisgeving of indiening van het tarief, en kan zij de overlegprocedures beschreven in paragraaf 7 hieronder benutten.

7. Elke Partij kan overleg aanvragen aangaande elk tarief van een luchtvaartmaatschappij van elk van beide Partijen voor diensten in het kader van deze Overeenkomst, inbegrepen wanneer het betrokken tarief het voorwerp was van een kennisgeving van afkeuring of ontevredenheid. Dergelijk overleg wordt gehouden binnen de zestig (60) dagen na ontvangst van de aanvraag. De Partijen werken samen voor het verzekeren van noodzakelijke informatie voor een billijke oplossing van de betwistingen. Wanneer de Partijen een akkoord bereiken, doet elke Partij inspanningen om het akkoord in werking te stellen. Indien geen overeenkomst bereikt kan worden, prevaleert de beslissing van de Partij op wiens grondgebied het vervoer aanvangt.

8. Een tarief opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van deze clausule blijft gelden, tenzij ze door de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) wordt ingetrokken of tot een nieuw tarief goedgekeurd is. Een tarief wordt daarentegen niet verlengd voor meer dan 6 maanden na de datum waarop het anders vervallen zou zijn, tenzij goedgekeurd door de Partijen. Wanneer een tarief goedgekeurd is zonder einddatum en wanneer geen nieuw tarief is ingediend en goedgekeurd, blijft dat tarief van kracht tot één van beide Partijen kennis geeft van de beëindiging van zijn goedkeuring, op eigen initiatief of op vraag van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en). Dergelijke beëindiging vindt niet plaats met een opzegging van minder dan dertig (30) dagen.

9. De Partijen spannen zich in om te verzekeren dat een actieve en effectieve organisatie bestaat binnen hun jurisdictie voor het onderzoeken van schendingen, door om het even welke luchtvaartmaatschappij, passagiers- of vrachtagent, reisorganisator, of vrachtexpediteur, van tarieven opgesteld in overeenstemming met dit Artikel. Bovendien verzekeren zij dat de schending van dergelijke tarieven strafbaar is met afschrikkende maatregelen op een consistente en niet-discriminatoire wijze.

10. Niettegenstaande de bepalingen van de paragrafen 1 tot 9 van dit Artikel, zijn de aan te rekenen tarieven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Federale Republiek Brazilië voor vervoer dat volledig binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt, onderworpen aan het Europees Gemeenschapsrecht.

**Artikel 15**

Munteenheidsomrekening En Overschrijving Van Inkomsten

1. Elke Partij staat de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij toe om, op aanvraag, alle lokale inkomsten van de verkoop van luchtvervoersdiensten die de lokaal betaalde sommen overschrijden, om te wisselen en naar het buitenland over te maken, met onmiddellijk toegestane omwisseling en overschrijving tegen de wisselkoers die van toepassing is op de datum van de vraag tot omwisseling en overschrijving.

2. De omwisseling en overschrijving van dergelijke inkomsten wordt toegestaan conform de toepasbare wetten en reglementen en is niet onderworpen aan enige administratieve of wissellasten behalve deze die gebruikelijk door banken toegepast worden voor het uitvoeren van dergelijke omwisseling en overschrijving.

3. De bepalingen van dit Artikel stellen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen niet vrij van de belastingen, taksen en bijdragen waaraan zij onderworpen zijn.

4. Indien er een bijzonder akkoord bestaat tussen de Partijen voor het vermijden van dubbele belasting, of een bijzonder akkoord dat het overmaken van fondsen tussen de Partijen regelt, prevaleren dergelijke akkoorden.

**Artikel 16**

Verkoop En Marketing Van Luchtvervoersdiensten

1. Elke Partij kent de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij het recht toe om internationale luchtvervoersdiensten op zijn grondgebied te verkopen en te verhandelen, direct of via agenten of andere tussenpersonen naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het recht tot het oprichten van kantoren, zowel on-line als off-line.

2. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om vervoer te verkopen in de munteenheid van dat grondgebied of, afhankelijk van haar nationale wetten en reglementeringen, in vrij omwisselbare munteenheden van andere landen, en eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen in munteenheden die door die luchtvaartmaatschappij aanvaard worden.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Partij is het toegelaten om op basis van wederkerigheid eigen vertegenwoordigers alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op het grondgebied van de andere Partij binnen te brengen en te behouden.

4. Aan deze personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van één Partij 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 Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten voor andere luchtvaartmaatschappijen.

5. Deze vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de geldende wetten en reglementeringen van de andere Partij, en overeenkomend met dergelijke wetten en regelementen:

a) verleent elke Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of andere vergelijkbare documenten aan de in paragraaf 3 van dit Artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en

b) bevorderen en bespoedigen beide Partijen de vereisten voor werkvergunningen voor personeel dat tijdelijke taken waarneemt die de negentig (90) dagen niet overschrijden.

**Artikel 17**
Uitwisseling Van Informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen wisselen zo veel mogelijk informatie uit betreffende de geldige vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Partij, en bezorgen kopieën van de geldige bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingen en toegestane diensttabellen.

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

3. Elke Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, op hun verzoek, de statistieken bezorgt betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in en ontscheping.

**Artikel 18**
Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren inzake alle vragen die verband houden met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

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

**Artikel 19**
Regeling Van Geschillen

1. Indien enig geschil rijst tussen de Partijen in verband met de interpretatie of de toepassing van deze Overeenkomst, met uitzondering van deze die zouden kunnen ontstaan aangaande de Artikelen 7 (Veiligheid), 8 (Beveiliging van de luchtvaart) en 14 (Tarieven), trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel

van directe onderhandelingen in overeenstemming met de bepalingen van Artikel 18 van deze Overeenkomst.

2. Indien de Partijen er niet in slagen een overeenkomst te bereiken, wordt het geschil beslecht via diplomatiek overleg.

**Artikel 20**
Wijzigingen

1. Elke wijziging van deze Overeenkomst waartoe de Partijen in toepassing van Artikel 18 (Overleg) besluiten, treedt in werking op de datum die bepaald wordt door uitwisseling van diplomatieke nota's die aangeven dat alle noodzakelijke interne procedures voltooid werden door beide Partijen.

2. Elke wijziging van de Bijlage kan gedaan worden middels een schriftelijk akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen en treedt in werking na bevestiging door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

**Artikel 21**
Beëindiging

1. Elk van de Partijen kan te allen tijde de andere Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt 1 (één) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Partij, tenzij de mededeling van beëindiging met wederzijdse instemming vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 (veertien) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

**Artikel 22**
Registratie Bij Icao

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

**Artikel 23**
Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst zal inwerkingtreden op een datum te bepalen middels uitwisseling van diplomatieke nota's die aangeven dat alle noodzakelijke interne procedures door beide Partijen voltooid werden.

2. Via dezelfde uitwisseling van nota's wordt de Overeenkomst getekend door de Partijen op 18 november 1999, en zijn Bijlagen, opgeheven.

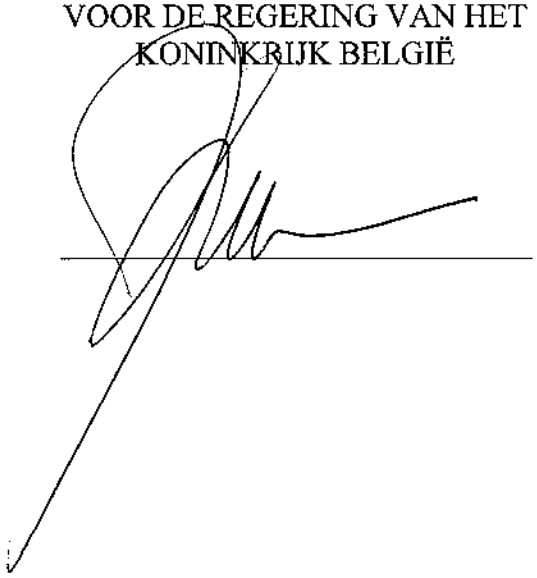
ALS BLIJK WAARVAN DE ONDERGETEKENDEN, daartoe behoorlijk gemachtigd door de respectievelijke Regeringen, onderhavige Overeenkomst ondertekend hebben.

GEDAAN te Brussel, op 4 oktober 2009, in twee originele versies, in het Frans, het Nederlands, het Portugees en het Engels, waarbij elk van beide gelijke authenticiteit heeft. In geval van enig verschil inzake interpretatie heeft de Engelse tekst de voorkeur.

VOOR DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË



VOOR DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË



# BIJLAGE

## ROUTETABEL

1. Routes van België voor passagiersdiensten

| Punten van vertrek | Tussenliggende punten | Punten in Brazilië | Verdergelegen punten |
|---|---|---|---|
| Punten in België | 2 punten op de directe route (Zuidelijke Atlantische Oceaan en Afrika, met uitsluiting van Europa) later te benoemen.<br>Zurich* of enig ander punt in Zwitserland*. | Rio de Janeiro en São Paulo (beide co-terminalpunten) | Buenos Aires<br>Montevideo<br>Santiago de Chile |

**Zonder verkeersrechten naar/van Brazilië*

2. Routes van Brazilië voor passagiersdiensten

| Punten van vertrek | Tussenliggende punten | Punten in België | Verdergelegen punten |
|---|---|---|---|
| Punten in Brazilië | Kaapverdië<br>Casablanca<br>Athene*<br>Barcelona* | Punten in België | Tel Aviv<br>Frankfurt<br>Berlijn<br>Peking |

* *Zonder verkeersrechten naar/van België*

3. Routes van België voor vrachtdiensten

| Punten van vertrek | Tussenliggende punten | Punten in Brazilië | Verdergelegen punten |
|---|---|---|---|
| Punten in België | Alle punten | Rio de Janeiro / São Paulo* en 2 bijkomende later te benoemen punten | Alle punten |

* *Behalve Guarulhos*

4. Routes van Brazilië voor vrachtdiensten

| Punten van vertrek | Tussenliggende punten | Punten in België | Verdergelegen punten |
|---|---|---|---|
| Punten in Brazilië | Alle punten | Punten in België | Alle punten |

**OPMERKINGEN:**

1 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, een of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land van hun nationaliteit.

2 Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet toegelaten verdergelegen punten in te wisselen of te bedienen als tussenliggende punten of tussenliggende punten als verdergelegen punten.

3 Beide partijen hebben het recht om 7 (zeven) wekelijkse frequenties uit te voeren op gecombineerde diensten en 7 (zeven) wekelijkse frequenties op enkel-vracht-diensten.

4 Met betrekking tot het bijkomende Braziliaanse verdergelegen punt in China worden de bepalingen betreffende de uitoefening van verkeersrechten in 5$^{de}$ vrijheid toegepast zoals omschreven in paragraaf 2 van de MOU van 29 oktober 1992:
*"5$^{de}$ vrijheid, beperkt tot de bediening van 3 punten verdergelegen dan Brazilië en verdergelegen dan België, worden tussen de Partijen uitgevoerd, gelimiteerd tot een quotum van 30% (dertig procent) van het verkeer in 3$^{de}$ en 4$^{de}$ vrijheid tussen België en Brazilië en omgekeerd, door de aangewezen luchtvaartmaatschappij voor het uitvoeren van de diensten. Dit quotum wordt jaarlijks berekend en wordt gebaseerd op het uitvoeren van 3$^{de}$ en 4$^{de}$ vrijheidsrechten gedurende de 12 (twaalf) voorafgaande maanden".*

5 Op de Belgische route worden geen 5$^{de}$ vrijheidsrechten uitgeoefend tussen Zurich, of enig ander punt in Zwitserland, en Brazilië. Daarnaast zal het uitvoeren van 5$^{de}$ vrijheidsrechten van de 2 tussenliggende punten van elke Partij onderworpen zijn aan een handelsovereenkomst tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.