ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DO BENIM

Preâmbulo

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

a República do Benim ("Benim")
daqui por diante referidos como "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

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

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); e no caso da República do Benim, o Ministério encarregado da Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa a quem tenha sido delegada a competência para desempenhar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de

carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

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

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

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

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

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

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

Artigo 2
Concessão de Direitos

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

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

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e

desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a e b do parágrafo (2) deste Artigo.

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

Artigo 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Estas notificações serão feitas pela via diplomática.

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

a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

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

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

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

Artigo 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

a) não existir prova de que a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

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

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação de uma das Partes, salvo entendimento diverso entre ambas as Partes.

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

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

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

Artigo 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para fins de operação

dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

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

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

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 as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, 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 considerarem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que 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 pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a 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 deste Artigo 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 disto notificado. O último também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da 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, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos 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; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer momento, a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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 outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos sessenta (60) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que para este sigam. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

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

Artigo 9
Tarifas Aeronáuticas

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

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

Artigo 10
Direitos Alfandegários

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 indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou

usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1 deste Artigo:

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

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

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;

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

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

Artigo 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 12
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. A intervenção pelas Partes se limitará à:

a) prevenção de preços e práticas discriminatórios não razoáveis;

b) proteção dos consumidores contra preços injustificadamente altos ou restritivos em decorrência do abuso de uma posição dominante; e

c) proteção das empresas aéreas contra preços que sejam artificialmente baixos em razão de subsídio ou apoio direto ou indireto.

3. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

Artigo 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo

(i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

(ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou

(iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 14
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 e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio 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 tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não isenta 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 15
Atividades Comerciais

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 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 o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

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

5. Os representantes e os auxiliares 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 os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

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

Artigo 16
Código Compartilhado

1. Na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá celebrar acordos comerciais de código compartilhado com:

a) uma empresa ou empresas aéreas de qualquer das Partes;

b) uma empresa ou empresas aéreas de um terceiro país;

desde que todas as empresas aéreas em tais acordos:

c) tenham os direitos apropriados;

d) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade.

2. Todas as empresas aéreas em tais acordos deverão, com relação a seus bilhetes vendidos, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual.

3. Acordos de código compartilhado poderão estar sujeitos a autorização prévia das autoridades competentes antes da implementação.

Artigo 17
Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("dry lease"), subarrendadas, arrendadas por hora ("interchange" ou "lease for hours"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (Artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 18
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com que suas empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 19
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão ser requeridas a apresentar sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas do outro País, pelo menos trinta (30) dias antes do início da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos cinco (5) dias úteis antes da operação de tais voos.

Artigo 20
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 21
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

Artigo 22
Emendas

Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes.

Artigo 23
Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos cobertos pelo presente Acordo, as Partes realizarão consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se ao acordo multilateral.

Artigo 24
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro

aniversário da 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 quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 25
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo, serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

Artigo 26
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Brasília, no dia 26 do mês de abril de 2018 em duplicata em português, francês e em inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de divergência de interpretação deste Acordo o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Aloysio Nunes Ferreira
Ministro das Relações Exteriores

PELA REPÚBLICA DO BENIM

Aurélien A. Agbénonci
Ministro dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação

Anexo
Quadro de rotas

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República Federativa do Brasil:

Pontos Aquém	**Pontos de Origem**	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Benim	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República do Benim:

Pontos Aquém	**Pontos de Origem**	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Benim	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

Notas:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos; e

e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

Direitos de tráfego de quinta liberdade poderão vir a ser decididos entre as Autoridades Aeronáuticas de ambos os países.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE REPUBLIC OF BENIN

Preambule

The Federative Republic of Brazil ("Brazil")

and

the Republic of Benin ("Benin")
hereinafter referred to as "Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Agree as follows:

Article 1
Definitions

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

a) "aeronautical authority" means, in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); and in the case of the Republic of Benin, the Ministry in Charge of Civil Aviation or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;

c) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;

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

f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

g) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

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

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

c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) other rights specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a) and b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

Article 3
Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. These notifications shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

a) the designated airline is established in the territory of the designating Party;

b) effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Party designating the airline;

c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and

d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:

a) that there is no proof that the designated airline is established in the territory of the Party designating the airline; or

b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Party designating the airline; or

c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); or

d) of failure of such designated airline to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present 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

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

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of 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 provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the

minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

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

Article 7
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 of this Article 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 of this Article, 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.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their 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 Offences and Certain Other Acts Committed on Board 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation 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 ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or 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. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice of its intention for that purpose, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines

designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

Article 9
User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 10
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

1. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

   a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

   b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

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

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time, as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11
Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 12
Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.

2. Intervention by the Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c) protection of airlines from prices those are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

3. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation originating from its territory.

Article 13
Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall:

(i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition;

(ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or

(iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

Article 14
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 and associated activities directly linked to air transport 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 a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

Article 15
Commercial Activities

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 16
Code Sharing

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into commercial code-share arrangements with:

a) an airline or airlines of either Party,

b) an airline or airlines of a third Party,

provided that all airlines in such arrangements:

c) hold the appropriate authority;

d) meet the requirements normally applied to such arrangements; such as protection and information to passenger for liability.

2. All airlines in such arrangements must, in respect of any ticket sold by them, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. Code-share arrangements may be subject to prior approval of the appropriate authorities before implementation.

Article 17
Operational Flexibility

1. Each airline may, in operating services authorized by this instrument, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease"), subleased, rented by the hour ("interchange" or "lease

for hours"), or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Party or third countries, observing the laws and regulations of each Party and the Protocol on the Amendment to the Convention (Article 83 bis). The aeronautical authorities of the Parties shall conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the International Civil Aviation Organization.

2. On any sector or sectors of the routes of the Annex of the Agreement, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 18
Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 19
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

Article 20
Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

Article 21
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 22
Amendments

Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties, 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.

Article 23
Multilateral Agreements

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this agreement, they shall consult to determine whether this agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 24
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of 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 fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Article 25
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

Article 26
Entry into Force

This Agreement will enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done at Brasília this 26th day of April, 2018, in duplicate in Portuguese, French and in English languages, all texts being authentic. In case on any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Aloysio Nunes Ferreira
Minister of Foreign Affairs

FOR THE REPUBLIC OF BENIN

Aurélien A. Agbénonci
Minister of Foreign Affairs and Cooperation

Annex
ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil:

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Brazil	Any points	Any points in Benin	Any points

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Benin:

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Benin	Any points	Any points in Brazil	Any points

Notes:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;

d) omit stops at any point or points; and

e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Fifth freedom traffic rights may be decided upon between the Aeronautical Authorities of the Parties.

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL ET LA REPUBLIQUE DU BENIN

Preambule

La République Fédérative du Brésil ("Brésil''),

et

la République du Bénin ("Bénin''),
Ci-après dénommées les " Parties'' ;

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 à Chicago ;

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

Désireux de conclure un accord aux fins de l'établissement et de l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Conviennent de ce qui suit :

Article 1er
Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf disposition contraire, le terme :

a) "autorité de l'aviation civile'' signifie, dans le cas de la République Fédérative du Brésil, l'autorité de l'aviation civile représentée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ; et dans le cas de la République du Bénin, le Ministère en Charge de l'Aviation Civile, ou dans les deux cas, toute autorité ou personne autorisée à assurer les fonctions exercées par lesdites autorités ;

b) "Accord'' désigne le présent Accord, tout document y annexé, et tout amendement y relatif ;

c) "capacité'' indique la quantité de service (s) fournis dans le cadre du présent Accord, généralement mesurée par rapport au nombre de vols (fréquences), de sièges ou de tonnes de marchandises offerts sur un marché (liaisons de ville à ville, ou de pays à

pays) ou sur un itinéraire pendant une période spécifique, journalière, hebdomadaire, saisonnière ou annuelle;

d) "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention, et tout amendement desdites annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet à l'égard des deux Parties ;

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

f) "prix" signifie tout prix de billet, taux ou frais de transport des passagers, bagages et/ou marchandises, exceptés le courrier, dans le transport aérien, y compris tout autre mode de transport connexe, facturé par les compagnies aériennes y compris leurs agents, ainsi que les termes et conditions régissant la fixation desdits prix de billets, taux et frais ;

g) "territoire", se référant à un Etat, porte le sens qui lui est assigné à l'Article 2 de la Convention ;

h) "frais d'utilisation" désigne tout frais appliqué ou autorisé à être appliqué aux compagnies aériennes par les autorités compétentes, pour la mise à disposition du domaine ou des infrastructures aéroportuaires, ou des installations de navigation aérienne, ou des services et infrastructures de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, passagers et marchandises ; et

i) "service aérien", "service aérien international", "compagnie aérienne" et "escale à des fins non commerciales" ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement attribuées à l'Article 96 de la Convention.

Article 2
Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les itinéraires spécifiés à l'Annexe du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, la(les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par chaque Partie bénéficie(nt) des droits suivants :

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

b) faire escale sur le territoire de l'autre Partie à des fins non commerciales ;

c) faire escale au(x) point (s) indiqué (s) dans le Tableau des Itinéraires conjointement convenu entre les autorités de l'aviation civile des deux parties, dans le but d'embarquer et de débarquer des passagers, bagages, marchandises ou envois postaux, séparément ou en combinaison, dans le cadre du trafic aérien international; et

d) d'autres droits spécifiés dans le présent Accord.

3. Les compagnies aériennes de chaque Partie, autres que celles désignées en vertu de l'article 3 (désignation et autorisation) du présent Accord, jouissent également des droits énoncés aux paragraphes 2 a) et b) du présent Article.

4. Aucune disposition du présent Accord ne sera considérée comme conférant à la(les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) d'une Partie, le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, et contre rémunération, des passagers, bagages, marchandises et envois postaux en direction d'un autre point sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3
Désignation et Autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner, par une notification écrite envoyé à l'autre Partie, une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus ; ladite désignation peut être modifiée ou retirée. Ces notifications sont faites par voie diplomatique.

2. Dès réception de ladite désignation et de la demande de la compagnie aérienne désignée, sous la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation, chaque Partie accorde, dans les plus brefs délais, l'autorisation d'exploitation appropriée, à condition que :

a) la compagnie aérienne désignée soit établie sur le territoire d'une Partie l'ayant désignée ;

b) le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne désignée soit exercé et maintenu par la Partie l'ayant désignée ;

c) la Partie désignant la compagnie aérienne soit en règle vis-à-vis des dispositions définies à l'Article 7 (Sécurité) et à l'Article 8 (Sûreté de l'Aviation) ; et

d) la compagnie aérienne désignée remplisse d'autres conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui reçoit la désignation.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2, la compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle est ainsi désignée, à condition que la compagnie aérienne se conforme aux dispositions du présent Accord.

Article 4
Rétention, retrait et limitation d'autorisation

1. Les autorités de l'aviation civile de chaque Partie ont le droit de retenir les autorisations mentionnées à l'Article 3 (Désignation Autorisation) du présent Accord, à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, et de retirer, suspendre ou imposer, provisoirement ou définitivement, des conditions sur lesdites autorisations, dans le cas où :

a) il n'existe pas de preuve que la compagnie aérienne désignée est établie sur le territoire de la Partie l'ayant désignée ; ou

b) le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne désignée n'est pas exercé et maintenu par la Partie l'ayant désignée ; ou

c) la Partie ayant désigné la compagnie aérienne n'est pas en règle vis-à-vis des dispositions mentionnées à l'Article 7 (Sécurité) et à l'Article 8 (Sûreté de l'Aviation) ;

d) la compagnie aérienne désignée ne remplit pas les autres conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui reçoit la désignation.

2. À moins qu'un retrait, suspension ou imposition immédiate des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article ne soit essentielle pour prévenir d'autres violations des lois et règlements ou des dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après consultation de l'autre Partie. De telles consultations ont lieu avant l'expiration d'un délai de trente (30) jours suivant la demande d'une Partie, à moins que les deux Parties en conviennent autrement.

Article 5
Application des Lois

1. Les lois et règlements en vigueur dans une Partie et régissant l'entrée sur et le départ de son territoire d'aéronefs exploitant des services aériens internationaux, ou régissant leur exploitation et navigation sur son territoire, sont appliqués aux aéronefs des compagnies aériennes de l'autre Partie.

2. Les lois et règlements en vigueur dans une Partie concernant l'entrée, le séjour et le départ de passagers, d'équipages et de marchandises, y compris les envois postaux tels que ceux relatifs à l'immigration, à la douane, à la devise, à la santé et la mise en quarantaine, s'appliquent aux passagers, membres de l'équipage et envois postaux transportés par les aéronefs de la compagnie aérienne de l'autre Partie, lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune des deux Parties ne privilégie sa propre compagnie aérienne ou toute autre compagnie, par rapport à une compagnie aérienne de l'autre Partie exploitant des services aériens internationaux similaires dans l'application de ses règlements d'immigration, de douane, et de mise en quarantaine.

4. Les passagers, bagages, marchandises et envois postaux en transit direct ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6
Reconnaissance des Certificats et des Licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et en vigueur sont reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les exigences sous lesquelles lesdits certificats et licences ont été délivrés ou validés équivalent ou soient au-dessus des standards minimum pouvant être établis conformément à la Convention.

2. Si par rapport aux standards minimum prescrits par la Convention, il devrait résulter une différence relative aux conditions d'octroi des licences ou certificats mentionnés dans le paragraphe précédent et délivrés par les autorités de l'aviation civile d'une Partie à toute personne ou à une compagnie aérienne désignée, ou par rapport à un aéronef utilisé dans le cadre de l'exploitation des services convenus, et que cette différence ait été enregistrée auprès de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OIAC), l'autre Partie peut demander des consultations entre autorités de l'aviation civile afin de clarifier la situation.

3. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols survolant ou atterrissant sur son propre territoire, les certificats d'aptitude et licences octroyés à ses nationaux par l'autre Partie.

Article 7
Sécurité

1. Chaque Partie peut solliciter des consultations à tout moment pour ce qui concerne les normes sécuritaires maintenues par l'autre Partie dans les domaines relatifs aux installations aéroportuaires, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans le délai de trente 30 jours à compter de la demande.

2. Si, après lesdites consultations, une Partie trouve que l'autre Partie n'a pas efficacement maintenu et administré des normes de sécurité dans les secteurs mentionnées dans le paragraphe 1 qui répondent aux standards établis à ce moment conformément à la Convention, l'autre Partie est informé de la situation et des démarches nécessaires à suivre pour se conformer aux normes de l'OIAC. L'autre Partie mène ensuite des actions correctives appropriées dans un délai convenu.

3. Conformément à l'Article 16 de la Convention, il est convenu par ailleurs que tout aéronef exploité par, ou au nom de la compagnie aérienne d'une Partie, à destination ou au départ du territoire d'une autre Partie, peut, au moment où il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'inspection par les représentants autorisés de l'autre Partie, sous réserve que cela n'occasionne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, le but de cette inspection est de vérifier la validité des documents de l'aéronef, les licences des membres de son équipage et que l'équipement et l'état de l'aéronef sont conformes aux normes établies à ce moment conformément à la Convention.

4. Quand une action urgente est nécessaire pour assurer la sécurité d'une opération aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnie (es) aérienne (es) de l'autre Partie.

5. Toute action menée par une Partie, conformément au paragraphe 4 susmentionné, est suspendue une fois que le motif justifiant cette action cesse d'exister.

6. En référence au paragraphe 2, s'il est établi qu'une Partie continue de ne pas se conformer aux normes de l'OACI après l'expiration du délai convenu, le Secrétaire Général de l'OACI en est avisé. Ce dernier est subséquemment informé du règlement satisfaisant de la situation.

Article 8
Sûreté de l'Aviation

1. En accord avec leurs droits et obligations en vertu du droit international, les signataires réaffirment que les obligations qu'ils ont l'un envers l'autre, à savoir assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'interférence illégale, font partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations, en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, son Protocole complémentaire pour la répression des actes de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention multilatérale sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que d'autres conventions et protocoles d'accord relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties adhèrent.

2. Les Parties se fournissent, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de détournement d'aéronefs et autres actes illégaux portant préjudice à la sécurité de ces derniers, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports, des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pouvant affecter la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties agissent, dans leurs relations mutuelles, en conformité avec les dispositions de sûreté de l'aviation établies par l'OACI et considérés comme Annexes de la Convention ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs inscrits dans leur registre ou les exploitants d'aéronefs établis sur leur territoire ainsi que les exploitants d'aéroports établis sur leur territoire agissent en conformité avec lesdites dispositions. Chaque Partie avise l'autre Partie de toute différence existant entre ses règlements et pratiques au niveau national et les normes de sûreté de l'aviation spécifiées dans les Annexes. Chaque Partie peut demander, à tout moment, des consultations avec l'autre Partie pour discuter de telles différences.

4. Chaque Partie accepte qu'il peut être demandé auxdits exploitants d'aéronef d'observer les dispositions sécuritaires mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus exigées par l'autre Partie pour l'entrée sur, le départ de, ou la présence sur son territoire. Chaque Partie s'assure que des mesures adéquates sont effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les objets de cabine, les bagages, les marchandises et les charges emportées par

l'aéronef avant et durant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie accepte aussi, pour le compte de l'autre Partie et suite à la demande de ce dernier, de prendre des mesures sécuritaires raisonnables spéciales pour faire face à une menace spécifique.

5. Lorsqu'il se déroule un incident ou une menace d'incident de détournement illégal d'un aéronef civil ou d'autres actes illégaux posés contre la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et de l'équipage, des aéroports ou des infrastructures de navigation aérienne, les Parties s'assistent mutuellement en facilitant la communication et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin de manière rapide et sécurisée audit incident ou à ladite menace.

6. Chaque Partie a le droit, dans un délai de soixante (60) jours suivant la notification de son intention d'action, de conduire sur le territoire de l'autre Partie, par le biais de ses autorités de l'aviation civile, une évaluation des mesures sécuritaires en exécution, de celles prévues pour être exécutées par les exploitants d'aéronef, relativement aux vols arrivant de, ou en départ pour le territoire de la première Partie. Les mesures administratives à prendre pour la conduite desdites évaluations sont convenues entre autorités de l'aviation civile et mises en œuvre sans délai afin de s'assurer que les évaluations seront conduites diligemment.

7. Lorsqu'une Partie a des preuves raisonnables de croire que l'autre Partie n'a pas respecté les dispositions du présent Article, la première Partie peut demander des consultations. Lesdites consultations démarrent dans un délai de quinze (15) jours après la réception de la demande de chaque Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours après le début des consultations constitue des motifs de refus, d'annulation, de suspension ou d'imposition de conditions sur les autorisations d'une compagnie aérienne ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie. En cas d'urgence, ou afin de prévenir à l'avenir le non-respect desdites dispositions, la première Partie peut mener à n'importe quel moment des mesures provisoires.

Article 9
Frais d'Utilisation

1. Aucune des deux Parties n'impose ou ne permet que soient imposés aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie, des frais d'utilisation plus élevés que ceux imposés à ses propres compagnies aériennes offrant des services internationaux similaires.

2. Chaque Partie encourage les consultations, par rapport aux frais d'utilisation, entre ses autorités taxatrices compétentes et les compagnies aériennes utilisant les services et infrastructures fournis, s'il y a lieu, par le biais des organisations représentant ces compagnies. Une notification raisonnable de toute proposition de modification des frais d'utilisation devrait être envoyée aux utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que les changements ne s'opèrent. Chaque Partie encourage par ailleurs ses autorités taxatrices compétentes et les utilisateurs à échanger des informations appropriées concernant les frais d'utilisation.

Article 10
Droits de Douane

1. Chacune des Parties, sur la base de la réciprocité, exonère une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie, dans toute la mesure du possible, en vertu de ses lois nationales, des

restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, qui ne sont pas basés sur le coût des services fournis à l'arrivée, à bord des aéronefs, sur le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement standard des aéronefs, les provisions de bord et d'autres éléments tels que les stocks de billets, lettres de transport aérien et tout article imprimé portant l'insigne de la compagnie aérienne désignée ainsi que le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette dernière et destiné à l'utilisation ou utilisé uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien technique des aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie offrant les services convenus.

2. Les exemptions accordées par le présent article sont applicables aux objets visés au paragraphe 1 :

a) introduits sur le territoire de la Partie par ou au nom de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie ;

b) retenus à bord des aéronefs de la compagnie aérienne par une Partie à l'arrivée ou au départ du territoire de l'autre Partie ; ou

c) acceptés à bord des aéronefs de la compagnie aérienne d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus ;

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie qui accorde l'exemption, à condition que la propriété desdits articles ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

3. Les équipements régulièrement embarqués, ainsi que les matériaux et fournitures régulièrement conservés à bord des aéronefs d'une compagnie aérienne de l'une des Parties, peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou mis au rebut conformément à la réglementation douanière.

Article 11
Capacité

1. Chaque Partie permet à chaque compagnie aérienne de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre, sur la base des considérations commerciales du marché.

2. Aucune Partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou environnementaux, dans des conditions uniformes en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

Article 12
Fixation des Prix

1. Les prix à facturer pour les services aériens offerts dans le cadre de la présente Convention peuvent être librement fixés par les compagnies aériennes et ne font pas l'objet d'approbation.

2. Les interventions des Parties sont limitées à :

a) la prévention contre des prix ou pratiques discriminatoires peu raisonnables ;

b) la protection des consommateurs contre des prix qui sont excessivement élevés ou restrictifs du fait de l'abus d'une position dominante ; et

c) la protection des compagnies aériennes contre des prix qui sont artificiellement bas du fait des subventions ou aides directes ou indirectes accordées par le gouvernement.

3. Chaque Partie peut exiger auprès des autorités, par le biais des compagnies désignées, une notification des prix de transport, pour les vols partant de son territoire.

Article 13
Concurrence

1. Les Parties s'informent mutuellement, et ce, sur demande, des lois, politiques et pratiques de concurrence ou des changements y afférents, et de tous les objectifs particuliers connexes, qui pourraient affecter l'exploitation des services aériens internationaux prévus dans le cadre de la présente Convention. Les Parties identifient également les autorités responsables de leur mise en œuvre.

2. Les Parties s'informent mutuellement chaque fois qu'elles considèrent qu'il pourrait exister une incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques de concurrence, et les questions liées à la mise en œuvre du présent Accord.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune disposition dans le présent Accord

(i) n'exige ou n'encourage l'adoption d'accords entre entreprises, de décisions prises par des associations d'entreprises ou de pratiques concertées qui empêchent ou faussent la concurrence ;

(ii) ne renforce les effets desdits accords, décisions ou pratiques concertées ; ou

(iii) ne délègue à des opérateurs économiques privés la responsabilité de prendre des mesures qui empêchent, faussent ou limitent la concurrence.

Article 14
Conversion de devise et versement des profits

1. Chaque Partie permet à la/aux compagnie(s) de l'autre Partie de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, l'ensemble des revenus locaux provenant de la vente des services de transport aérien et des activités connexes directement liées au transport aérien, excédant les sommes déboursés localement; la conversion et le versement sont autorisés dans les plus brefs délais, au taux de change en vigueur, à compter de la date de ladite demande de conversion et de versement.

2. La conversion et le versement desdits revenus sont autorisés en vertu des lois et règlements en vigueur et ne font pas l'objet de taxes administratives ou de frais d'encaissement, à l'exception de celles imposées par les banques dans le cadre de telles opérations de conversion et de versement.

3. Les dispositions du présent Article n'exemptent pas les compagnies aériennes des deux Parties des taxes et contributions auxquelles elles sont soumises.

4. S'il existe un accord spécial entre les Parties pour éviter la double imposition, ou un accord spécial régulant le transfert des fonds entre les Parties, lesdits accords prévalent.

Article 15
Activités commerciales

1. Chaque Partie accorde aux compagnies aériennes de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser des services aériens internationaux sur son territoire, soit directement ou par le biais d'agents ou autres intermédiaires sélectionnés par la compagnie aérienne, y compris le droit d'installer des bureaux, à la fois en réseau et hors-réseau.

2. Chaque compagnie aérienne a le droit de vendre ses services de transport aériens dans la devise de son territoire ou, conformément à ses lois et règlements, dans des devises librement convertibles d'autres pays ; toute personne est également libre d'acheter lesdits services de transport dans des devises acceptées par cette compagnie.

3. La ou les compagnie(s) désignée(s) de chaque Partie est ou sont autorisée(s), sur la base de la réciprocité, à faire venir et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants ainsi que leur personnel commercial, opérationnel et technique, tel que cela est requis dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

4. Les besoins en personnel peuvent être, compte tenu du choix de la ou des compagnies désignées de chaque Partie, satisfaits par recours aux membres de leur propre personnel ou en louant les services des membres du personnel d'autres organisations, sociétés ou compagnies aériennes opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisées à offrir lesdits services pour le compte d'autres compagnies aériennes.

5. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie. En vertu desdits lois et règlements :

a) chaque Partie accorde, sur la base du principe de réciprocité et dans un délai assez bref, les permis de travail, les visas-visiteur, et autres documents similaires requis, aux représentants et personnel mentionnés au paragraphe 3 du présent article ; et

b) les deux Parties facilitent et accélèrent la procédure de délivrance des permis de travail pour le personnel exerçant certaines fonctions temporaires n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

Article 16
Partage des codes de vol

1. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus sur les principales lignes, toute compagnie aérienne désignée de chaque Partie peut passer des accords commerciaux de partage de codes de vol avec :

a) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie,

b) une ou plusieurs compagnies aériennes d'une Partie tierce,

sous réserve que toutes les compagnies aériennes ayant passé lesdits accords :

c) détiennent l'autorisation requise ;

d) remplissent les conditions généralement exigées dans le cadre de tels accords, notamment la protection du passager et les informations à lui fournir.

2. Toutes les compagnies aériennes ayant passé lesdits accords peuvent, relativement à un ticket vendu par elles, préciser à l'acheteur présent au point de vente, la ou les compagnies aériennes avec qui il vient d'avoir une relation contractuelle.

3. Les accords de partage des codes de vol peuvent être approuvés par les autorités compétentes avant leur mise en œuvre.

Article 17
Souplesse opérationnelle

1. Chaque compagnie aérienne peut, en exploitant les services autorisés par le présent Accord, utiliser son propre aéronef ou un aéronef loué (« location sans équipage »), sous-loué à bail, loué à l'heure (« échange réciproque » ou « bail conclu pour un certain nombre d'heures »), ou loué avec équipage, assurance et maintenance (« location avec équipage »), et ce, à travers un contrat passé entre les compagnies aériennes de chaque Partie ou d'une Partie tierce ; les lois et règlements de chaque Partie ainsi que le Protocole d'amendement de la Convention (article 83 bis) sont également respectés dans ce cadre. Les autorités de l'aviation civile des Parties concernées doivent passer un accord précisant les conditions de transfert de responsabilité en matière de sécurité, tel que prévu par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

2. Relativement aux tronçons des lignes aériennes spécifiées à l'Annexe du présent Accord, toute compagnie aérienne est autorisée à offrir des services aériens internationaux, y compris, et ce, conformément aux accords de partage des codes de vol passés avec d'autres compagnies aériennes, avec possibilité de changement, à tout point du tronçon, du type, de la taille ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve que le transport au-delà dudit point soit une continuité de celui entamé à partir du territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne, et au retour, que le transport en direction de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne soit une continuité du transport entamé au-delà dudit point.

Article 18
Statistiques

Les autorités de l'aviation civile d'une Partie mettent à disposition ou ordonnent à leur(s) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) de mettre à la disposition des autorités de l'aviation civile de l'autre Partie, et ce, sur demande, des données statistiques, tel que cela peut être raisonnablement exigé.

Article 19
Autorisation des horaires de vol

1. Il peut être demandé à la compagnie aérienne désignée de chaque Partie de soumettre pour autorisation, aux autorités de l'aviation civile de l'autre Partie, ses horaires de vol prévus, et ce, trente (30) jours au moins avant l'exploitation des services convenus. La même procédure s'applique en cas de modification desdits horaires.

2. Au cas où la compagnie aérienne désignée d'une Partie souhaite programmer des vols supplémentaires, sur la base des services convenus, en dehors des horaires autorisées, cette dernière doit demander et obtenir la permission préalable des autorités de l'aviation civile de l'autre Partie. Lesdites demandes de permission sont soumises au moins cinq (5) jours ouvrables avant l'exécution desdits vols.

Article 20
Consultations

1. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations relatives à l'interprétation, l'application, la mise en œuvre ou l'amendement du présent Accord, ou des consultations relatives à son respect.

2. Lesdites consultations peuvent être menées à travers des discussions ou par correspondance et démarrent dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de réception, par l'autre Partie, de la demande écrite, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 21
Règlement de différends

1. En cas de différend survenant entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités de l'aviation civile des peux Parties recherchent, en premier lieu, un règlement par des consultations et la négociation.

2. Au cas où les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend est réglé par voie diplomatique.

Article 22
Amendements

Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties, entre en vigueur à une date à déterminer par échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été accomplies par les deux Parties.

Article 23
Accords multilatéraux

Si les deux Parties deviennent parties à un accord multilatéral portant sur les questions traitées par le présent Accord, elles se consultent pour déterminer si le présent Accord doit être révisé pour tenir compte de l'accord multilatéral.

Article 24
Dénonciation

Chacune des Parties peut, à tout moment, notifier par écrit, par voie diplomatique, à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Le présent Accord prend fin à minuit, heure locale de la Partie ayant reçu la notification, immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie, la notification est considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'OACI.

Article 25
Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement y afférent sont, dès leur signature, enregistrés auprès de l'OACI par la Partie sur le territoire de laquelle ces derniers ont été signés, ou comme convenu par les Parties.

Article 26
Entrée en Vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de réception de la seconde note diplomatique indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été accomplies par les deux Parties.

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

Fait à Brasilia ce 26 avril 2018, en trois exemplaires en Portugais, Français, et en Anglais, tous les textes faisant foi. En cas de divergence liée à l'interprétation du présent Accord, le texte Anglais prévaut.

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

Aloysio Nunes Ferreira
Ministre des Affaires Etrangères

POUR LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

Aurélien A. Agbénonci
Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération

Annexe

Tableau des itineraires

Itinéraires à exploiter par la/les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) du Brésil :

Points en arrière	**Points d'origine**	**Points intermédiaires**	**Points de destination**	**Points au-delà**
Tout point	Tout point au Brésil	Tout point	Tout point au Bénin	Tout point

Itinéraires à exploiter par la/les compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) du Bénin :

Points en arrière	**Points d'origine**	**Points intermédiaires**	**Points de destination**	**Points au-delà**
Tout point	Tout point au Bénin	Tout point	Tout point au Brésil	Tout point

Remarques:

1. Les compagnies aériennes désignées des deux Parties peuvent, sur chacun ou la totalité des vols, et ce à leur discrétion :

a) opérer des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux directions à la fois ;

b) combiner différents numéros de vols dans le cadre de l'exploitation d'un même aéronef;

c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, ainsi que des points sur les territoires des Parties sur les itinéraires, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, sans droits de cabotage ;

d) ne faire escale à aucun point quelconque ; et

e) transférer le trafic de n'importe lequel de leurs aéronefs vers n'importe lequel de leurs autres aéronefs, en tout point des itinéraires.

Sans limitation directionnelle ou géographique et sans perte de tout droit de transporter le trafic autrement autorisé par le présent Accord, à condition que le transport fasse partie d'un service desservant un point du territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne.

Les droits de la cinquième liberté peuvent être décidés entre les autorités de l'aviation civile des Parties.