

ACORDO

ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

O GOVERNO DO CANADÁ

SOBRE TRANSPORTE AÉREO

SUMÁRIO

ARTIGO	TÍTULO
1	Títulos e Definições
2	Concessão de Direitos
3	Designação e Autorização
4	Negação, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização
5	Aplicação de Leis e Regulamentos
6	Segurança Operacional, Certificados e Licenças
7	Segurança da Aviação
8	Direitos Alfandegários e Outras Taxas
9	Estatísticas
10	Preços
11	Concorrência
12	Disponibilidade de Aeroportos e Instalações e Serviços Aeronáuticos
13	Tarifas Aeroportuárias e de Instalações e Serviços Aeronáuticos
14	Capacidade
15	Representantes das empresas
16	Serviços de Apoio em Solo
17	Vendas e Remessa de Divisas
18	Impostos
19	Aplicabilidade a Voos Charter/Não regulares
20	Consultas
21	Emendas
22	Solução de Controvérsias
23	Denúncia
24	Registro na OACI
25	Acordos Multilaterais
26	Entrada em Vigor
Anexo	Quadro de Rotas

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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Canadá
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

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

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

Reconhecendo a importância do transporte aéreo internacional no estímulo ao comércio, ao turismo e aos investimentos;

Desejando promover seus interesses no que diz respeito ao transporte aéreo internacional; e

Desejando concluir um acordo sobre transporte aéreo suplementar à citada Convenção;

Acordaram o que se segue:

ARTIGO 1
Títulos e Definições

1. Os títulos utilizados neste Acordo servem apenas como referência.

2. Para os propósitos deste Acordo, salvo disposições em contrário:

"autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Canadá, o Ministro dos Transportes do Canadá e a Agência de Transportes Canadense, e, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

"serviços acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas neste Acordo para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, separadamente ou em combinação;

"Acordo" significa este Acordo, seus Anexos, e quaisquer emendas a este Acordo ou a seus Anexos;

"serviço aéreo", "serviço aéreo internacional" e "empresa aérea" têm os significados respectivamente atribuídos a eles no Artigo 96 da Convenção;

"Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado conforme o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção adotada conforme os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes Contratantes;

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

"território" significa, para cada Parte Contratante, suas áreas territoriais (continentais e ilhas), águas internas e mar territorial, conforme determinado por sua legislação nacional, e inclui o espaço aéreo sobre essas áreas.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos com a finalidade de operação de serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas por esta outra Parte Contratante:

a) o direito de sobrevoar seu território sem pousar;

b) o direito de fazer escalas em seu território para fins não comerciais; e

c) na extensão permitida neste Acordo, o direito de fazer escalas em seu território nas rotas especificadas neste Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros e carga, incluindo mala postal, separadamente ou em combinação.

2. Cada Parte Contratante também concede os direitos especificados nos subparágrafos 1 a) e b) para as empresas aéreas da outra Parte Contratante que não tenham sido designadas conforme o Artigo 3.

3. Nada neste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros e carga, incluindo mala postal, transportados mediante remuneração ou aluguel e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas neste Acordo para aquela Parte Contratante e de revogar uma designação ou de substituir uma empresa aérea previamente designada por outra empresa aérea. Uma Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante, por Nota diplomática, da revogação ou substituição da designação.

2. Ao receber tal notificação de designação ou de substituição, conforme previsto neste Artigo, uma Parte Contratante solicitará às suas autoridades aeronáuticas que concedam à empresa aérea assim designada, de forma consistente com as leis e regulamentos daquela Parte Contratante, e sem demora, as autorizações requeridas para a operação dos serviços acordados para os quais aquela empresa aérea foi designada.

3. As Partes Contratantes confirmam que, ao receber tais autorizações, a empresa aérea designada pode começar a operar, a qualquer tempo, os serviços acordados, no todo ou em parte, desde que a empresa aérea cumpra as disposições deste Acordo.

ARTIGO 4
Negação, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização

1. Não obstante o parágrafo 2 do Artigo 3, cada Parte Contratante terá o direito de negar, por meio de suas autoridades aeronáuticas, as autorizações mencionadas no Artigo 3 no que diz respeito a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, e de revogar, suspender ou impor condições sobre tais autorizações, de forma temporária ou permanente:

a) caso a empresa aérea não se qualifique para atender as leis e regulamentos normalmente aplicados pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede as autorizações;

b) caso a empresa aérea não cumpra as leis e os regulamentos da Parte Contratante que concede as autorizações;

c) caso não estejam convencidas de que a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea estejam investidos na Parte Contratante que designa a empresa aérea ou em seus nacionais; ou

d) caso a empresa aérea falhe de outra forma em operar de maneira consistente com as condições estabelecidas neste Acordo.

2. Os direitos enumerados no parágrafo 1 serão exercidos apenas após a realização de consultas em conformidade com o Artigo 20, a menos que ação imediata seja essencial para prevenir infrações às leis e aos regulamentos referidos nos subparágrafos 1 a) ou b) acima ou a menos que a ação seja requerida para assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança operacional e da aviação de acordo com as disposições dos Artigos 6 ou 7.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. Cada Parte Contratante requererá o cumprimento de:

a) suas leis, regulamentos e procedimentos relativos à entrada, à permanência em ou à saída de seu território de aeronave engajada na navegação aérea internacional, ou à operação e à navegação de tal aeronave, pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante quando da entrada em, da partida de e da permanência em tal território; e

b) suas leis e regulamentos relativos à admissão a, à permanência em ou à saída de seu território de passageiros, tripulação e carga, incluindo mala postal (tal como regulamentos relativos à entrada, ao desembaraço, ao trânsito, à segurança da aviação, à imigração, a passaportes, à alfândega e à quarentena), pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante e por ou em nome de tais passageiros e tripulação, e aplicáveis à carga, incluindo mala postal, transportados pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, quando do trânsito em, da admissão a, da saída de e enquanto permanecer em tal território.

2. Na aplicação das leis, dos regulamentos e dos procedimentos referidos no parágrafo 1, uma Parte Contratante concederá, sob circunstâncias similares, às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante tratamento não menos favorável do que aquele concedido às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea engajada em serviços aéreos internacionais similares.

ARTIGO 6
Segurança Operacional, Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou convalidados nos termos de e em conformidade com, no mínimo, os requisitos estabelecidos segundo a Convenção. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante, entretanto, reservam-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Se os privilégios ou as condições dos certificados ou das licenças mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante 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 tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, a outra Parte Contratante pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, conforme o Artigo 20, a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Consultas sobre as normas e os requisitos de segurança operacional mantidos e administrados pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, as tripulações de voo, as aeronaves e as operações das empresas aéreas designadas serão realizadas dentro de quinze (15) dias após o recebimento do pedido de qualquer Parte Contratante, ou de outro período mutuamente determinado pelas Partes Contratantes. Se, depois de realizadas tais consultas, as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante chegarem à conclusão de que as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante não mantêm e administram de maneira efetiva normas e requisitos de segurança operacional nessas áreas que sejam pelo menos iguais aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir com esses padrões mínimos. A falha em se tomar as medidas corretivas apropriadas dentro de um período de quinze (15) dias, ou de outro período que possa ser aceito pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que fez as constatações, constituirá motivo para negação, revogação, suspensão ou imposição de condições sobre as autorizações das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante.

4. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, cada Parte Contratante concorda que qualquer aeronave operada por ou, quando aprovado, em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante poderá, enquanto se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de inspeção pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a bordo e no entorno da aeronave, para verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e as condições aparentes da aeronave e de seus equipamentos (neste Artigo, denominada "inspeção de rampa"), desde que essa inspeção de rampa não cause atraso injustificado à operação da aeronave.

5. Se uma Parte Contratante, por meio de suas autoridades aeronáuticas, após a realização de uma inspeção de rampa, constatar:

a) que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção; e/ou

b) que há falta de manutenção e de administração efetiva das normas de segurança operacional estabelecidas pela Convenção,

ela poderá, por meio de suas autoridades aeronáuticas, para as finalidades do Artigo 33 da Convenção e discricionariamente, determinar que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos àquela aeronave ou sua tripulação tenham sido emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais aquela aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção. Essa mesma constatação pode ser feita no caso da negativa de acesso para a inspeção de rampa.

6. Cada Parte Contratante, por meio de suas autoridades aeronáuticas, terá o direito, sem a necessidade de consulta, de negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações de uma empresa aérea da outra Parte Contratante no caso em que as autoridades

aeronáuticas da primeira Parte Contratante concluam que medidas imediatas sejam essenciais para a segurança operacional da empresa aérea.

7. Uma Parte Contratante requererá que suas autoridades aeronáuticas descontinuem qualquer medida tomada de acordo com os parágrafos 3 ou 6 assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

ARTIGO 7
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, feita em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, feita na Haia em 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, feita em Montreal em 23 de setembro de 1971, do Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, feito em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, feita em Montreal em 1 de março de 1991, bem como de qualquer outro acordo multilateral sobre segurança da aviação civil vinculante para ambas as Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes fornecerão, a pedido, 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, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e instalações de navegação aérea, e contra qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4. As Partes Contratantes agirão segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, operadores de aeronaves estabelecidos ou com residência permanente em seu território e operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

5. Cada Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante, a pedido, de qualquer diferença entre suas leis, regulamentos e práticas e as normas de segurança da aviação dos Anexos referidos no parágrafo 4. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar, a qualquer momento, a realização imediata de consultas com a outra Parte Contratante sobre tais diferenças.

6. Cada Parte Contratante concorda que de seus operadores de aeronaves pode ser exigida a observação das disposições sobre segurança da aviação mencionadas no parágrafo 4 acima pela outra Parte Contratante para a entrada em, a saída de ou a permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga, mala postal e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento.

7. Cada Parte Contratante atenderá, na maior extensão que seja praticável, qualquer pedido da outra Parte Contratante com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica. Essas medidas de segurança especiais devem permanecer em vigor até que medidas alternativas equivalentes tenham sido aceitas pela Parte Contratante que solicitou as medidas.

8. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos sessenta (60) dias seguintes à notificação, a que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação, no território da outra Parte Contratante, das medidas de segurança sendo aplicadas, ou que se planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte Contratante ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos, incluindo o agendamento de datas específicas para a realização de tais avaliações, serão determinados mutuamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Os relatórios das avaliações serão mantidos de forma confidencial pelas Partes Contratantes.

9. 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 de instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e tomando outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

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

ARTIGO 8
Direitos Alfandegários e Outras Taxas

1. Cada Parte Contratante isentará, no maior grau possível, em conformidade com sua legislação nacional e seus regulamentos e com base na reciprocidade, as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos internos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes (incluindo motores), equipamentos de uso normal das aeronaves, provisões de bordo (incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados para venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens destinados a ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves daquela empresa aérea, assim como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea.

2. As isenções concedidas com respeito aos itens listados no parágrafo 1 serão aplicadas quando esses itens forem:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome de uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante;

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

c) embarcados nas aeronaves de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante,

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

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e os suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante 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 aplicáveis no território da outra Parte Contratante.

4. Bagagem e carga em trânsito direto pelo território de qualquer das Partes Contratantes serão isentos de taxas alfandegárias e outros encargos similares.

ARTIGO 9
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas com a finalidade de revisão da operação dos serviços acordados.

ARTIGO 10
Preços

1. Para os propósitos deste Artigo, "preço" significa qualquer tarifa, taxa ou encargo contido nas tarifas (incluindo programas de milhagem ou outros benefícios diretamente ligados ao transporte aéreo) para o transporte de passageiros (incluindo sua bagagem) e de carga (excluindo mala postal) e as condições que afetam diretamente a disponibilidade ou aplicabilidade de tais tarifas, taxas ou encargos, mas excluindo os termos e as condições gerais de transporte.

2. Cada Parte Contratante permitirá que os preços do transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes, baseados em considerações comerciais próprias do mercado.

3. As Partes Contratantes não exigirão a submissão para aprovação dos preços para o transporte dos serviços acordados. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar que as empresas aéreas da outra Parte Contratante forneçam informações sobre preços para suas autoridades aeronáuticas de maneira e formato aceitáveis para aquelas autoridades aeronáuticas.

4. No caso em que as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante estejam insatisfeitas com um preço, elas notificarão isso às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante e à empresa aérea envolvida. As autoridades aeronáuticas que receberem a notificação de insatisfação acusarão recebimento, indicando sua concordância ou não, dentro do período de dez (10) dias úteis do recebimento da notificação. As autoridades aeronáuticas cooperarão na obtenção das informações necessárias para a consideração de um preço sobre o qual uma notificação de insatisfação tenha sido dada. Se as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante indicarem sua concordância com a notificação de insatisfação, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes tomarão medidas imediatas para assegurar que o preço seja retirado e não mais cobrado.

5. Os termos e as condições gerais de transporte estarão sujeitos às leis e aos regulamentos nacionais de cada Parte Contratante. Qualquer Parte Contratante poderá solicitar que as empresas aéreas designadas registrem seus respectivos termos e condições gerais de transporte junto a suas autoridades aeronáuticas em no máximo trinta (30) dias antes da data proposta para início de efeito ou em período menor conforme possa ser permitido pelas autoridades aeronáuticas. Se uma Parte Contratante tomar medida para desaprovar qualquer termo ou condição de uma empresa aérea designada, ela informará prontamente a outra Parte Contratante disso.

ARTIGO 11
Concorrência

1. Cada Parte Contratante concederá oportunidade justa e igual para empresas aéreas designadas operarem serviços aéreos, de forma a assegurar as condições de mercado que as empresas aéreas necessitam para explorar todo o conjunto de direitos providos no presente Acordo.

2. As Partes Contratantes reconhecem que subsídios e apoio governamental podem afetar adversamente a oportunidade justa e igual das empresas aéreas designadas em competir na prestação de serviços aéreos regidos por este Acordo.

ARTIGO 12
Disponibilidade de Aeroportos e Instalações e Serviços da Aviação

Cada Parte Contratante assegurará que aeroportos, aerovias, controle de tráfego aéreo e serviços de navegação aérea, segurança da aviação, e outras instalações e serviços relacionados que sejam prestados em seu território estarão disponíveis para utilização pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis que os termos mais

favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea na época em que os acordos de utilização sejam efetuados.

ARTIGO 13
Tarifas para Aeroporto e Instalações e Serviços de Aviação

1. Para os propósitos deste Artigo, "tarifas aeronáuticas" significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso de aeroportos, navegação aérea ou instalações e serviços de segurança operacional e da aviação, incluindo instalações e serviços correlatos.

2. Cada Parte Contratante assegurará que as tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte Contratante sobre as empresas aéreas da outra Parte Contratante para o uso dos serviços de navegação aérea e controle de tráfego aéreo sejam justas, razoáveis e não injustamente discriminatórias. As tarifas serão aplicadas às empresas aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea.

3. Cada Parte Contratante assegurará que as tarifas aeronáuticas que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte Contratante sobre as empresas aéreas da outra Parte Contratante para o uso de aeroportos, segurança da aviação e instalações e serviços correlatos sejam justas, razoáveis e não injustamente discriminatórias, bem como equitativamente distribuídas entre as categorias de usuários. As tarifas serão aplicadas às empresas aéreas da outra Parte Contratante em termos não menos favoráveis que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea na época em que as tarifas sejam cobradas.

4. Cada Parte Contratante assegurará que as tarifas impostas sob o parágrafo 3 sobre as empresas aéreas da outra Parte Contratante refletirão, mas não excederão, o custo total da prestação, pelas autoridades ou órgãos competentes, do uso de aeroportos, segurança da aviação e instalações e serviços correlatos no aeroporto ou no sistema aeroportuário. As tarifas poderão incluir retorno razoável sobre os ativos, após depreciação. As instalações e os serviços para os quais as tarifas são cobradas serão proporcionados de forma eficiente e econômica.

5. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas entre autoridades ou órgãos competentes em seu território e empresas aéreas ou suas organizações representativas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, e encorajará autoridades ou órgãos competentes em seu território e empresas aéreas ou suas organizações representativas a trocar tais informações conforme seja necessário para permitir uma revisão precisa da razoabilidade das tarifas de acordo com os princípios dos parágrafos 2, 3 e 4.

6. Cada Parte Contratante encorajará as autoridades competentes a comunicar aos usuários, com antecedência razoável, quaisquer propostas de modificação das tarifas aeronáuticas a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas.

7. Uma Parte Contratante não será considerada, quando dos procedimentos de solução de controvérsias conforme o Artigo 22, estar violando uma disposição deste Artigo, a menos que (a) ela deixe de revisar o valor ou a prática que seja objeto de queixa da outra Parte Contratante dentro de um período razoável de tempo; ou (b), tendo concluído tal revisão, ela deixe de tomar todas as medidas que estejam ao seu alcance para corrigir qualquer valor ou prática que seja inconsistente com este Artigo.

ARTIGO 14
Capacidade

1. Cada Parte Contratante permitirá que as empresas designadas da outra Parte Contratante determinem a frequência e a capacidade dos serviços acordados que oferecem baseadas em suas considerações comerciais próprias do mercado. Dessa forma, uma Parte Contratante não imporá sobre as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante qualquer exigência com respeito à capacidade, à frequência ou à tráfego que seja inconsistente com os propósitos deste Acordo. Uma Parte Contratante não limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade dos serviços, ou os tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, exceto como possa ser requerido por razões de natureza alfandegária e de outros serviços de inspeção governamental, por razão técnica ou operacional, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

2. Cada Parte Contratante, por meio de suas autoridades aeronáuticas, poderá requerer, para conhecimento, o registro do planejamento de voos ou do quadro de horários, dentro de um período máximo de quinze (15) dias, ou de período menor, conforme essas autoridades possam requerer, antes da operação de serviços novos ou revistos. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante solicitarem registros para conhecimento, elas minimizarão o encargo administrativo ocasionado pelos requisitos e procedimentos de registro sobre as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 15
Representantes de Empresas Aéreas

1. Cada Parte Contratante permitirá:

   a) às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, trazer e manter em seu território seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados; e

   b) que essas necessidades de pessoal sejam, a critério das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere em seu território e seja autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

2. Cada Parte Contratante:

   a) processará, com o mínimo de demora, e de forma consistente com suas leis e regulamentos, as solicitações relativas às autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 1; e

   b) facilitará e acelerará as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

ARTIGO 16
Serviços de Apoio em Solo

1. Cada Parte Contratante permitirá que as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, ao operarem em seu território:

a) em base de reciprocidade, executem seu próprio serviço de apoio em solo em seu território e, à sua opção, ter os serviços de apoio em solo prestados no todo ou em parte por qualquer agente autorizado por suas autoridades competentes a prestar tais serviços; e

b) prestem serviços de apoio em solo para outras empresas aéreas que operem no mesmo aeroporto em seu território.

2. As permissões especificadas nos subparágrafos 1 a) e b) estarão sujeitas apenas a restrições físicas ou operacionais resultantes de considerações sobre as limitações físicas das instalações aeroportuárias e da segurança operacional ou da segurança da aviação. Qualquer destas restrições será aplicada uniformemente e em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer empresa aérea engajada em serviços aéreos internacionais similares na época em que estas restrições forem impostas.

ARTIGO 17
Vendas e Remessa de Divisas

Cada Parte Contratante permitirá às empresas designadas da outra Parte Contratante:

a) vender o transporte aéreo em seu território diretamente ou, à opção das empresas aéreas, por meio de seus agentes, e vender serviços de transporte na moeda desse território ou, à opção das empresas aéreas designadas, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essas empresas aéreas;

b) converter e remeter para o exterior, a pedido, receitas obtidas no curso normal de suas operações. Tais conversão e remessa serão permitidas sem restrições ou demora à taxa de câmbio para pagamentos correntes que prevaleçam no dia do pedido de transferência, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais transações; e

c) pagar despesas locais, incluindo compra de combustível, em seu território em moeda local, ou à opção das empresas aéreas designadas, em moedas livremente conversíveis.

ARTIGO 18
Impostos

1. Os lucros ou as receitas resultantes da operação de aeronave em tráfego internacional por empresa aérea de uma Parte Contratante, incluindo a participação em acordos comerciais entre empresas aéreas ou acordos comerciais conjuntos, serão isentos de quaisquer impostos sobre os lucros ou a receita que sejam fixados pelo governo da outra Parte Contratante.

2. O capital e os ativos de uma empresa aérea de uma Parte Contratante relativos à operação de suas aeronaves no serviço internacional serão isentos de quaisquer impostos sobre o capital e os ativos que sejam impostos pelo governo da outra Parte Contratante.

3. Ganhos resultantes da alienação de aeronaves operadas no serviço internacional e da propriedade móvel relativa à operação de tais aeronaves, obtidos por uma empresa aérea de uma Parte Contratante, serão isentos de quaisquer impostos sobre os ganhos que sejam fixados pelo governo da outra Parte Contratante.

4. Para os propósitos deste Artigo:

a) o termo "lucros ou receitas" inclui receitas e rendas brutas obtidas diretamente da operação de aeronaves no serviço internacional, incluindo:

i) fretamento ou aluguel de aeronaves; e

ii) venda de transporte aéreo, seja pela própria empresa aérea ou por qualquer outra empresa aérea; e

iii) juros sobre os montantes gerados diretamente a partir da operação de aeronaves no serviço internacional desde que tais juros sejam incidentes à operação;

b) o termo "serviço internacional" significa o transporte de pessoas e/ou carga, incluindo mala postal, exceto onde tal transporte seja realizado principalmente entre pontos no território de uma Parte Contratante; e

c) o termo "empresa aérea de uma Parte Contratante" significa, no caso do Canadá, uma empresa aérea estabelecida no Canadá para fins de imposto sobre a renda e, no caso do Brasil, uma empresa aérea estabelecida no Brasil para fins de imposto sobre a renda.

5. Este Artigo será tornado sem efeito se um acordo que evite a dupla tributação no que diga respeito a impostos sobre a renda estiver em vigor entre as duas Partes Contratantes e sendo aplicado.

ARTIGO 19
Aplicabilidade a Voos Charter/Não regulares

1. As provisões dispostas nos Artigos 5 (Aplicação de Leis e Regulamentos), 6 (Segurança Operacional, Certificados e Licenças), 7 (Segurança da Aviação), 8 (Direitos Alfandegários e Outras Taxas), 9 (Estatísticas), 12 (Disponibilidade de Aeroportos e Instalações e Serviços da Aviação), 13 (Tarifas Aeroportuárias e de Instalações e Serviços de Aviação), 15 (Representantes de Empresas Aéreas), 16 (Serviços de Apoio em Solo), 17 (Vendas e Remessa de Divisas), 18 (Impostos) e 20 (Consultas) aplicar-se-ão da mesma forma aos voos charter e a outros voos não regulares operados pelas transportadoras aéreas de uma Parte Contratante na entrada em ou na saída de o território da outra Parte Contratante e para as transportadoras aéreas que operem tais voos.

2. As provisões do parágrafo 1 não afetarão as leis e os regulamentos nacionais que regem as autorizações de voos charter ou não regulares, ou a operação das transportadoras aéreas de outras partes envolvidas na organização de tais operações.

ARTIGO 20
Consultas

Qualquer das Partes pode solicitar, a qualquer tempo, por meio de Nota diplomática, a realização de consultas sobre a implementação, a interpretação, a aplicação ou a emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento. Tais consultas, que podem ser feitas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, serão iniciadas dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data do recebimento da Nota diplomática pela outra Parte Contratante, exceto se as Partes Contratantes ou suas autoridades aeronáuticas mutuamente decidirem de outra forma ou este Acordo dispor de outra forma.

ARTIGO 21
Emendas

Quaisquer emendas a este Acordo mutuamente determinadas nos termos das consultas realizadas sob o Artigo 20 entrarão em vigor na data da última notificação escrita, por via diplomática, pela qual as Partes Contratantes notificar-se-ão mutuamente de que todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor da emenda foram completados.

ARTIGO 22
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que surja entre as Partes Contratantes que não seja resolvida em um período de sessenta (60) dias da data estabelecida para consultas nos termos de uma solicitação sob o Artigo 20 sobre implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo, as Partes Contratantes poderão decidir por tentar solucionar a controvérsia por via diplomática. Se um resultado mutuamente satisfatório não puder ser alcançado por via diplomática, uma Parte poderá solicitar, por Nota diplomática, que a controvérsia seja submetida à arbitragem. A arbitragem será efetuada de acordo com os procedimentos acordados pelas Partes Contratantes.

2. Se uma Parte Contratante não cumprir com qualquer decisão tomada sob o parágrafo 1, a outra Parte Contratante poderá limitar, negar ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido por força deste Acordo à Parte Contratante em falta ou à empresa aérea designada que tenha sido envolvida na disputa.

ARTIGO 23
Denúncia

Qualquer Parte Contratante pode notificar à outra Parte Contratante sua decisão de denunciar este Acordo, a qualquer tempo, a partir da entrada em vigor deste Acordo, por escrito, por via diplomática. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Este Acordo expirará um (1) ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante consenso mútuo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 24
Registro na OACI

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

ARTIGO 25
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, consultas poderão ser realizadas conforme o Artigo 20 com vistas a determinar a extensão em que este Acordo é afetado pelas disposições do acordo multilateral.

ARTIGO 26
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data da última notificação por escrito, por via diplomática, pela qual as Partes Contratantes notificar-se-ão mutuamente de que todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo foram completados.

O Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá sobre Transporte Aéreo, feito em Brasília, em 15 de maio de 1986, conforme emendado, expirará com a entrada em vigor deste Acordo.

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

Feito em Brasília, no dia 8 do mês de agosto, do ano de 2011, em duplicata, em português, inglês e francês, sendo cada versão igualmente autêntica.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DO CANADÁ

Edward Fast
Ministro do Comércio Internacional

ANEXO

1. Quadro de Rotas

a) As empresas aéreas designadas da República Federativa do Brasil têm o direito de operar serviços aéreos internacionais regulares em ambas as direções nas rotas especificadas abaixo:

Pontos Aquém ao Brasil	**Pontos no Brasil**	**Pontos Intermediários**	**Pontos no Canadá**	**Pontos Além**
Qualquer ponto ou pontos	Qualquer ponto ou pontos	Qualquer ponto ou pontos	Qualquer ponto ou pontos	Quaisquer pontos

b) As empresas aéreas designadas do Canadá têm o direito de operar serviços aéreos internacionais regulares em ambas as direções nas rotas especificadas abaixo:

Pontos Aquém ao Canadá	**Pontos no Canadá**	**Pontos Intermediários**	**Pontos no Brasil**	**Pontos Além**
Qualquer ponto ou pontos	Qualquer ponto ou pontos	Qualquer ponto ou pontos	Qualquer ponto ou pontos	Quaisquer pontos

Notas:

Ao operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas nas alíneas a) ou b) acima, a empresa aérea ou empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante poderá, em qualquer ou em todos os voos, à sua opção:

a) operar voos em qualquer ou ambas as direções;

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

c) servir pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes Contratantes em qualquer combinação e em qualquer ordem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer aeronave em qualquer ponto;

f) servir pontos aquém de qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;

g) efetuar paradas em qualquer ponto ou pontos dentro ou fora do território de qualquer Parte Contratante;

h) transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte Contratante; e

i) combinar tráfego na mesma aeronave independentemente de onde esse tráfego se origina;

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

2. Código Compartilhado

Qualquer empresa aérea designada poderá concluir acordos comerciais ou cooperativos de comercialização incluindo, mas não limitado a, bloqueio de espaço ou código compartilhado com qualquer outra empresa aérea, inclusive com empresas aéreas de terceiros países, desde que:

a) a empresa aérea operadora em tais arranjos detenha as autorizações operacionais e os direitos de tráfego apropriados;

b) ambas as empresas operadora e comercializadora detenham os direitos de rota apropriados;

c) no que diz respeito a cada bilhete vendido, o comprador seja informado no ponto de venda sobre qual empresa aérea operará cada voo que forme parte do serviço;

d) as atividades mencionadas sejam realizadas de acordo com as leis e os regulamentos aplicáveis em cada país;

e) as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes não negarão permissão para os serviços de código compartilhado identificados nesta seção pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, em função de as empresas aéreas que operem as aeronaves não terem o direito concedido pela primeira Parte Contratante de transportar tráfego sob os códigos das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante;

f) acordos de código compartilhado estarão sujeitos aos requisitos regulatórios normais; e

g) tais acordos de código compartilhado não concedam quaisquer direitos de tráfego adicionais.

3. Serviços Intermodais

As Partes Contratantes permitirão que as empresas designadas de uma Parte Contratante, ao operar no território da outra Parte Contratante:

a) sem restrição, empreguem em conexão com os serviços acordados qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes Contratantes ou em terceiros países, inclusive o transporte de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, e incluindo, quando possível, o direito de transportar carga de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis;

b) tenham acesso às instalações e aos procedimentos alfandegários do aeroporto para a carga movimentada por superfície ou por via aérea; e

c) optem por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo mediante acordos com outros transportadores de superfície, sujeitos aos requisitos regulatórios, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas.

Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos mediante um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores sejam informados sobre a identidade do operador e o modal de transporte utilizado para cada trecho do transporte.

4. Flexibilidade Operacional

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante darão consideração favorável às solicitações oriundas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante para operar os serviços acordados utilizando aeronaves, ou aeronaves e tripulação, arrendadas ou fretadas de uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer Parte Contratante ou empresas aéreas de terceiros países.

A utilização de aeronaves arrendadas ou fretadas estará sujeita aos requisitos regulatórios normalmente aplicados a tais operações. Todos os direitos de tráfego serão exercidos apenas pela(s) empresa(s) designada(s) das Partes Contratantes.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

AND

THE GOVERNMENT OF CANADA

ON AIR TRANSPORT

TABLE OF CONTENTS

ARTICLE	HEADING
1	Headings and Definitions
2	Grant of Rights
3	Designation and Authorization
4	Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization
5	Application of Laws and Regulations
6	Safety Standards, Certificates and Licences
7	Aviation Security
8	Customs Duties and Other Charges
9	Statistics
10	Pricing
11	Competition
12	Availability of Airports and Aviation Facilities and Services
13	Charges for Airports and Aviation Facilities and Services
14	Capacity
15	Airline Representatives
16	Ground Handling
17	Sales and Transfer of Funds
18	Taxation
19	Applicability to Charter/Non-scheduled Flights
20	Consultations
21	Amendment
22	Settlement of Disputes
23	Termination
24	Registration with ICAO
25	Multilateral Conventions
26	Entry into Force
Annex	Route Schedule

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON AIR TRANSPORT

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of Canada
(hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Being Parties to the *Convention on International Civil Aviation*, done at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation;

Recognizing the importance of international air transportation in promoting trade, tourism and investment;

Desiring to promote their interests in respect of international air transportation; and

Desiring to conclude an agreement on air transport, supplementary to the Convention;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Headings and Definitions

1. The headings used in this Agreement are for reference purposes only.

2. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

"aeronautical authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport of Canada and the Canadian Transportation Agency, and, in the case of Brazil, the National Civil Aviation Agency (ANAC), or, in both cases, any other entity or person empowered to perform the functions exercised by those authorities;

"agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

"Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendment to this Agreement or its Annexes;

"air service", "international air service" and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

"Convention" means the *Convention on International Civil Aviation*, done at Chicago on 7 December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Convention or of the Annexes under Articles 90 and 94 thereof adopted by both Contracting Parties;

"designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3;

"territory" means for each Contracting Party, its land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea as determined by its national law, and includes the air space above these areas.

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airlines designated by that other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and

c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement to take up and/or discharge international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. Each Contracting Party also grants the rights specified in subparagraphs 1 a) and b) for the airlines of the other Contracting Party not designated under Article 3.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers

and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3
Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines to operate the agreed services on the routes specified in this Agreement for that Contracting Party and to withdraw a designation or to substitute another airline for one previously designated. A Contracting Party shall notify the other Contracting Party, by diplomatic note, of the designation, withdrawal or substitution.

2. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to this Article, a Contracting Party shall require its aeronautical authorities, consistent with its laws and regulations, following the application from the airline so designated, to issue without delay the required authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

3. The Contracting Parties confirm that, on receipt of the authorizations, the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement.

ARTICLE 4
Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization

1. Notwithstanding paragraph 2 of Article 3, each Contracting Party shall have the right, through its aeronautical authorities, to withhold the authorizations referred to in Article 3 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on those authorizations, temporarily or permanently:

a) in the event of failure by the airline to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the authorizations;

b) in the event of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the authorizations;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or

d) in the event the airline otherwise fails to operate in a manner consistent with the conditions set out in this Agreement.

2. The rights enumerated in paragraph 1 shall be exercised only after consultations are held in accordance with Article 20, unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in subparagraphs 1 a) or b) or unless action is required for safety or security purposes in accordance with the provisions of Articles 6 or 7.

ARTICLE 5
Application of Laws and Regulations

1. Each Contracting Party shall require compliance with:

a) its laws, regulations and procedures relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of those aircraft, by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within that territory; and

b) its laws and regulations relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of passengers, crew members and cargo including mail (such as regulations relating to entry, clearance, transit, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine) by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of those passengers and crew members, and applicable to the cargo including mail carried by the designated airlines of the other Contracting Party, upon transit of, admission to, departure from and while within that territory.

2. In the application of the laws, regulations, and procedures referred to in paragraph 1, a Contracting Party shall, under similar circumstances, accord to the designated airlines of the other Contracting Party treatment no less favourable than that accorded to its own airlines or any other airline engaged in similar international air services.

ARTICLE 6
Safety Standards, Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that those certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the standards established under the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting Party reserve the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the certificates or licences referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting 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, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in conformity with Article 20 with a view to clarifying the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, crew members, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party, or any other period as may be mutually determined by the Contracting Parties. If, following those consultations, the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other

Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of those findings and of the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or any other period as may be accepted by the aeronautical authorities of the Contracting Party that made the findings, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Contracting Party.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, each Contracting Party agrees that any aircraft operated by or, where approved, on behalf of, an airline of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided that the ramp inspection does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. If a Contracting Party, through its aeronautical authorities, after carrying out a ramp inspection, finds that:

a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; and/or

b) there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

it may, through its aeronautical authorities, for the purposes of Article 33 of the Convention and at its discretion, determine that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or its crew members had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. This same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

6. Each Contracting Party, through its aeronautical authorities, shall have the right, without consultation, to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of an airline of the other Contracting Party in the event the aeronautical authorities of the first Contracting Party conclude that immediate action is essential to the safety of airline operations.

7. A Contracting Party shall require its aeronautical authorities to discontinue any action taken in accordance with paragraphs 3 or 6 once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 7
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, done at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, done at The Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on 23 September 1971, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, done at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, done at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding on both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide, on 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 members, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that those security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports located in their territory act in conformity with those aviation security provisions.

5. Each Contracting Party, on request, shall provide the other Contracting Party notification of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph 4. Either Contracting Party may at any time request consultations, to be held without delay, with the other Contracting Party to discuss any of those differences.

6. Each Contracting Party agrees that its aircraft operators may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft
and to inspect passengers, crew members, carry-on items, baggage, cargo, including mail, and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

7. Each Contracting Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. These special security measures shall remain in effect until alternative equivalent measures have been accepted by the Contracting Party requesting the measures.

8. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following the serving of a notice, to have its aeronautical authorities conduct an assessment, in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party. The administrative arrangements, including the setting of specific dates for the conduct of the assessments, shall be mutually determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and applied without delay to ensure that they are

conducted expeditiously. The assessment reports shall be held in confidence by the Contracting Parties.

9. 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 members, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely the incident or threat thereof.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has not complied with the provisions of this Article, it may request consultations. The consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of a request. Failure to reach a satisfactory outcome within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for the Contracting Party that requested the consultations to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the Contracting Party that believes that the other Contracting Party has not complied with the provisions of this Article may take interim action at any time.

ARTICLE 8
Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national laws and regulations on a basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts (including engines), regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of those airlines as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material bearing the insignia of the company and usual publicity material distributed without charge by those airlines.

2. The exemptions granted with respect to items listed in paragraph 1 shall apply when those items are:

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

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

c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party,

whether or not the items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that those items are not alienated in the territory of that Contracting 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 Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In this case, they may be placed under the supervision of those authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs regulations applicable in the territory of the other Contracting Party.

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar charges.

ARTICLE 9
Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services.

ARTICLE 10
Pricing

1 For the purposes of this Article, "price" means any fare, rate or charge contained in tariffs (including frequent flyer plans or other benefits directly linked with air transportation) for the carriage of passengers (including their baggage) and cargo (excluding mail) and the conditions directly governing the availability or applicability of the fare, rate or charge but excluding general terms and conditions of carriage.

2 Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Contracting Parties based on commercial considerations of the marketplace.

3 The Contracting Parties shall not require prices for transportation on the agreed services to be filed for approval. Either Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to provide information on prices to its aeronautical authorities in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

4 In the event that the aeronautical authorities of one Contracting Party are dissatisfied with a price, they shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the airline concerned. The aeronautical authorities receiving the notice of dissatisfaction shall acknowledge the notice, including an indication of their concurrence or not with it, within ten (10) working days of receipt of the notice. The aeronautical authorities shall cooperate in securing information necessary for the consideration of a price on which a notice of dissatisfaction has been given. If the aeronautical authorities of the other Contracting Party have indicated their concurrence with the notice of dissatisfaction, aeronautical authorities of both Contracting Parties shall take immediate action to ensure that the price is withdrawn and no longer charged.

5 The general terms and conditions of carriage shall be subject to each Contracting Party's national law and regulations. Either Contracting Party may require the designated airlines to file their respective general terms and conditions of carriage with its aeronautical authorities no more than thirty (30) days before the proposed effective date or a lesser period as may be

permitted by the aeronautical authorities. If one Contracting Party takes action to disapprove any term or condition of a designated airline, it shall inform the other Contracting Party promptly.

ARTICLE 11
Competition

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for designated airlines to operate air services, to ensure the market conditions needed by all airlines to exploit the full range of rights provided for under this Agreement.

2. The Contracting Parties recognise that government subsidies and support may adversely affect the fair and equal opportunity of designated airlines to compete in providing the air services governed by this Agreement.

ARTICLE 12
Availability of Airports and Aviation Facilities and Services

Each Contracting Party shall ensure that airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in its territory shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time arrangements for use are made.

ARTICLE 13
Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. For the purposes of this Article, "user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation safety or security facilities or services, including related services and facilities.

2. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services are just, reasonable, and not unjustly discriminatory. The user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline.

3. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services are just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. The user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

4. Each Contracting Party shall ensure that user charges imposed under paragraph 3 on the airlines of the other Contracting Party reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, aviation security and related facilities and services at the airport or within the airport system. The charges may

include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

5. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines or their representative bodies to exchange the information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 2, 3 and 4.

6. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

7. A Contracting Party shall not be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 22, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 14
Capacity

1. Each Contracting Party shall allow the designated airlines of the other Contracting Party to determine the frequency and capacity of the agreed services they offer based on the designated airlines' commercial considerations in the marketplace. Therefore, a Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. A Contracting Party shall not unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, and other government inspection services, or for technical or operational reasons under uniform conditions and consistent with Article 15 of the Convention.

2. Each Contracting Party, through its aeronautical authorities, may require, for information purposes, the filing of schedules or timetables not later than fifteen (15) days, or any lesser period as those authorities may require, prior to the operation of new or revised services. If the aeronautical authorities of a Contracting Party require filings for information purposes, they shall minimize the administrative burden of filing requirements and procedures on the designated airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 15
Airline Representatives

1. Each Contracting Party shall permit:

   a) the designated airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in its territory their representatives and commercial, operational and technical staff, as required, in connection with the operation of the agreed services; and

b) these staff requirements, at the option of the designated airlines of the other Contracting Party, to be satisfied by their own personnel or, by using the services of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to perform those services for other airlines.

2. Each Contracting Party shall:

a) with the minimum of delay and consistent with its laws and regulations, process request pertaining to the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1; and

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

ARTICLE 16
Ground Handling

1. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party when operating in its territory:

a) on the basis of reciprocity, to perform their own ground handling in its territory and, at their option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by its competent authorities to provide those services; and

b) to provide ground handling services for other airlines operating at the same airport in its territory.

2. The permissions specified in subparagraphs 1 a) and b) shall be subject only to physical or operational constraints resulting from airport facilities and safety or security considerations. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

ARTICLE 17
Sales and Transfer of Funds

Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party:

a) to engage in the sale of air transportation in its territory directly or, at the discretion of the airlines, through their agents, and to sell transportation in the currency of that territory or, at the discretion of the designated airlines, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase the transportation in currencies accepted by those airlines;

b) to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of their operations. The conversion and remittance shall be permitted without restrictions or delay at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges, other than normal service charges collected by banks for those transactions; and

c) to pay local expenses, including purchases of fuel, in its territory in local currency, or at the discretion of the designated airlines, in freely convertible currencies.

ARTICLE 18
Taxation

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by an airline of a Contracting Party, including participation in inter-airline commercial arrangements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the Government of the other Contracting Party.

2. Capital and assets of an airline of a Contracting Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the Government of the other Contracting Party.

3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of those aircraft derived by an airline of a Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the Government of the other Contracting Party.

4. For the purposes of this Article:

a) the term "profits or income" includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including from:

i) the charter or rental of aircraft; and

ii) the sale of air transportation, either for the airline itself or for any other airline; and

iii) interest on sums generated directly from the operation of aircraft in international traffic provided that the interest is incidental to the operation;

b) the term "international traffic" means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except where the transportation is principally between points in the territory of a Contracting Party; and

c) the term "airline of a Contracting Party" means, in the case of Canada, an airline resident in Canada for purposes of income taxation and, in the case of Brazil, an airline resident in Brazil for purposes of income taxation.

5. This Article shall not have effect if an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in force between the two Contracting Parties and has effect.

ARTICLE 19
Applicability to Charter/ Non-scheduled Flights

1. The provisions set out in Articles 5 Application of Laws and Regulations, 6 Safety Standards, Certificates and Licences, 7 Aviation Security, 8 Customs Duties and Other Charges, 9 Statistics, 12 Availability of Airports and Aviation Facilities and Services, 13 Charges for Airports and Aviation Facilities and Services, 15 Airline Representatives, 16 Ground Handling, 17 Sales and Transfer of Funds, 18 Taxation and 20 Consultations apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charters or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of those operations.

ARTICLE 20
Consultations

Either Contracting Party may, at any time, request through diplomatic note consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Those consultations, which may be between aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a diplomatic note, unless the Contracting Parties or their aeronautical authorities mutually determine otherwise or this Agreement provides otherwise.

ARTICLE 21
Amendment

Any amendment to this Agreement mutually determined as a result of consultations under Article 20 shall come into force on the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of the amendment have been completed.

ARTICLE 22
Settlement of Disputes

1. If a dispute that arises between the Contracting Parties is not resolved within sixty (60) days of the beginning of consultations pursuant to Article 20 on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement, the Contracting Parties may decide to endeavor to settle the dispute through diplomatic channels. If a mutually satisfactory outcome cannot be reached through diplomatic channels, a Contracting Party may request, through diplomatic note, that the dispute be submitted to arbitration. The arbitration shall be carried out in accordance with the procedures agreed to by the Contracting Parties.

2. If a Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 1, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline which was the subject of the dispute.

ARTICLE 23
Termination

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. The notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24
Registration with ICAO

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

ARTICLE 25
Multilateral Conventions

If a multilateral convention comes into force in respect of both Contracting Parties, consultations may be held in accordance with Article 20 with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 26
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

The *Agreement between the Government of Canada and the Government of the Federative Republic of Brazil on Air Transport*, done at Brasilia on 15 May 1986, as amended, shall terminate upon entry into force of this Agreement.

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

Done in duplicate at Brasília on this 8th day of august, 2011 in the Portuguese, English and French languages, each version being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE GOVERNMENT OF CANADA

ANNEX

1. Route schedule

a) The designated airlines of the Federative Republic of Brazil shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereunder:

Points Behind Brazil	**Points in Brazil**	**Intermediate points**	**Points in Canada**	**Points beyond**
Any point or Points	Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any points

b) The designated airlines of Canada shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereunder:

Points Behind Canada	**Points in Canada**	**Intermediate points**	**Points in Brazil**	**Points beyond**
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any points

Notes:

While operating international air services on routes specified in subparagraphs (a) or (b) above, the airline or airlines designated by each Contracting Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;

d) omit stops at any point or points;

e) transfer traffic from any of its aircraft to any aircraft at any point;

f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise those services to the public as through services;

g) make stopovers at any point or points whether within or outside the territory of either Contracting Party;

h) carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and

i) combine traffic on the same aircraft regardless of where the traffic originates,

without directional or geographic limitation and without any 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 homeland of the designated airline.

2. Code-sharing

Any designated airline may enter into commercial and/or co-operative marketing arrangements including, but not limited to, blocked-space or code-sharing arrangements, with any other airline, including airlines of third countries, provided that:

a) the operating airline in such arrangements holds the appropriate operating authorization and traffic rights;

b) both the operating and marketing airlines hold the appropriate route rights;

c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each flight forming part of the service;

d) the activities mentioned are carried out in accordance with the laws and regulations applicable in each country;

e) the aeronautical authorities of either Contracting Parties do not withhold permission for code-sharing services identified in this section by the designated airlines of the other Contracting Party on the basis that the airlines operating the aircraft do not have the right from the first Contracting Party to carry traffic under the codes of the airlines designated by the other Contracting Party;

f) code-sharing arrangements are subject to normal regulatory requirements; and

g) those code-sharing arrangements do not grant any additional traffic rights.

3. Intermodal Services

The Contracting Parties shall permit the designated airlines of one Contracting Party, when operating in the territory of the other Contracting Party:

a) without restriction, to employ in connection with the agreed services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations;

b) to have access to airport customs processing and facilities for cargo moving by surface or air; and

c) to elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with surface providers, subject to regulatory requirements, including surface transportation operated by other airlines.

Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the transportation.

4. Operational Flexibility

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall give favorable consideration to applications from the designated airlines of the other Contracting Party to operate the agreed services using aircraft, or aircraft and crew, leased or chartered from an airline or airlines of either Contracting Party and/or airlines of third countries.

The use of leased or chartered aircraft shall be subject to the regulatory requirements normally applied to such operations. All traffic rights shall be exercised only by the designated airline(s) of the Contracting Parties.

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

ET

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

TABLE DES MATIÈRES

ARTICLE	TITRE
1	Titres et définitions
2	Octroi des droits
3	Désignation et autorisation
4	Refus, révocation, suspension et limitation des autorisations
5	Application des lois et règlements
6	Normes de sécurité, certificats, brevets et licences
7	Sûreté de l'aviation
8	Droits de douane et autres redevances
9	Statistiques
10	Établissement des prix
11	Concurrence
12	Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques
13	Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques
14	Capacité
15	Représentants des entreprises de transport aérien
16	Services au sol
17	Ventes et transfert de fonds
18	Taxation
19	Applicabilité aux vols nolisés / non réguliers
20	Consultations
21	Amendement
22	Règlement des différends
23	Dénonciation
24	Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
25	Conventions multilatérales
26	Entrée en vigueur
Annexe	Tableau des routes

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIENENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil

et

Le Gouvernement du Canada
(ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

Étant parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944;

Désirant assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international;

Reconnaissant l'importance du transport aérien international pour la promotion du commerce, du tourisme et de l'investissement;

Désirant promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien international;

Désirant conclure un accord sur le transport aérien complétant la Convention,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER
Titres et définitions

1. Les titres employés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de référence.

2. Sauf disposition contraire, les définitions suivantes s'appliquent au présent Accord :

« Accord » s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tout amendement apporté au présent Accord ou à ses annexes;

« autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Canada, du ministre des Transports du Canada et de l'Office des transports du Canada et, dans le cas du Brésil, de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC), ou, dans les deux cas, de toute autre entité ou personne habilitée à exercer les fonctions de ces autorités;

« Convention » s'entend de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement de la Convention ou de ses annexes en vertu des articles 90 et 94 de cette dernière, à condition qu'ils aient été adoptés par les deux Parties contractantes;

« entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3;

« service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transport aérien » ont le sens qui leur est attribué respectivement à l'article 96 de la Convention;

« services convenus » s'entend des services aériens réguliers sur les routes spécifiées au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée;

« territoire » s'entend, pour chaque Partie contractante, de ses régions terrestres (partie continentale et îles), de ses eaux intérieures et de sa mer territoriale telles qu'elles sont définies dans son droit interne, et comprend l'espace aérien au-dessus de ces zones.

ARTICLE 2
Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par cette autre Partie contractante :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit d'atterrir sur son territoire à des fins non commerciales;

c) dans la mesure autorisée par le présent Accord, le droit de faire des escales sur son territoire sur les routes spécifiées au présent Accord afin d'y embarquer et/ou d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Chaque Partie contractante accorde aussi les droits prévus aux sous-paragraphes 1a) et b) pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante qui ne sont pas désignées au titre de l'article 3.

3. Le présent Accord n'a pas pour effet de conférer à une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, contre rémunération ou au titre d'un contrat de louage, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3
Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées au présent Accord pour cette Partie contractante, ainsi que de retirer une désignation ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle qui avait été désignée préalablement. La Partie contractante qui procède à la désignation, au retrait ou à la substitution en avise l'autre Partie contractante par note diplomatique.

2. La Partie contractante qui reçoit un avis de désignation ou de substitution donné en vertu du présent article exige de ses autorités aéronautiques, conformément à ses lois et règlements et après que l'entreprise de transport aérien désignée concernée en a fait la demande, qu'elles délivrent sans retard les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

3. Les Parties contractantes confirment que, une fois qu'elle a reçu les autorisations en question, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord.

ARTICLE 4
Refus, révocation, suspension et limitation des autorisations

1. Nonobstant le paragraphe 2 de l'article 3, chaque Partie contractante a le droit, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, de refuser les autorisations visées à l'article 3 à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ainsi que de révoquer ou de suspendre ces autorisations ou de les assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) l'entreprise ne remplit pas les conditions requises en vertu des lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui délivre les autorisations;

b) l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui délivre les autorisations;

c) les autorités en question ne sont pas convaincues qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par ses ressortissants;

d) l'entreprise exploite ses activités d'une façon qui enfreint de toute autre manière les conditions énoncées au présent Accord.

2. Les droits énumérés au paragraphe 1 sont exercés uniquement après la tenue de consultations au titre de l'article 20, sauf si des mesures immédiates sont essentielles pour empêcher une infraction aux lois et règlements mentionnés aux sous-paragraphes 1 a) ou b), ou si la sécurité ou la sûreté exige que des mesures soient prises conformément aux dispositions des articles 6 ou 7.

ARTICLE 5
Application des lois et règlements

1. Chaque Partie contractante exige l'observation :

a) de ses lois, règlements et procédures régissant l'admission ou le séjour sur son territoire, ou la sortie de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie de ce territoire et pendant leur séjour à l'intérieur de celui-ci;

b) de ses lois et règlements régissant l'admission ou le séjour sur son territoire, ou la sortie de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et des marchandises incluant le courrier (tels que les règlements régissant l'entrée, le congé, le transit, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine) par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par ou pour le compte de ces passagers et membres d'équipage, et applicables aux marchandises, incluant le courrier, transportées par ces entreprises, en transit, à l'admission et à la sortie de ce territoire et pendant leur séjour à l'intérieur de celui-ci.

2. Dans l'application des lois, règlements et procédures visés au paragraphe 1, chaque Partie contractante accorde, dans des circonstances similaires, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante un traitement non moins favorable que celui qu'elle accorde à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

ARTICLE 6
Normes de sécurité, certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés

conformément, au minimum, aux normes établies en application de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols au-dessus du territoire de cette Partie contractante, les brevets d'aptitude et licences délivrés aux ressortissants de celle-ci par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences visés au paragraphe 1, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus, permettent d'appliquer des normes qui diffèrent des normes minimales établies en application de la Convention et que cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes au titre de l'article 20 afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique concernée.

3. Les consultations sur les normes et exigences en matière de sécurité maintenues et appliquées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante à l'égard des installations aéronautiques, des membres d'équipage, des aéronefs et de l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées sont tenues dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou dans tout autre délai déterminé conjointement par ces dernières. Si, à la suite de ces consultations, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante concluent que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'assurent pas de manière effective le maintien et l'application des normes et exigences en matière de sécurité dans les domaines précités qui soient au moins équivalentes aux normes minimales établies en application de la Convention, elles en avisent ces dernières autorités et leur font part des mesures qu'elles estiment nécessaires afin que ces normes minimales soient respectées. L'omission de prendre les mesures correctives appropriées dans les quinze (15) jours, ou dans tout autre délai accepté par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui ont formulé la conclusion, constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations accordées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, chaque Partie contractante convient que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ou, sous réserve d'approbation, pour le compte d'une telle entreprise, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen de la part des autorités aéronautiques de cette dernière, à bord et autour de l'aéronef, pour que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux des membres de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (désigné, au présent article, par l'expression « inspection au sol »), à condition que cette inspection au sol ne cause pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

5. Si une Partie contractante, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, constate, après avoir procédé à une inspection au sol :

a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies en application de la Convention à ce moment-là; et/ou

b) que les normes de sécurité établies en application de la Convention à ce moment-là ne sont pas maintenues et appliquées de manière effective,

elle peut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, pour l'application de l'article 33 de la Convention et à sa discrétion, conclure que les exigences qui ont régi la délivrance ou la

validation des certificats, brevets ou licences se rapportant à cet aéronef ou aux membres de son équipage, ou les exigences qui régissent l'exploitation de cet aéronef, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention. Cette même conclusion peut être tirée en cas de refus d'accès à l'aéronef pour une inspection au sol.

6. Chaque Partie contractante, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, a le droit, sans consultation, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations relatives à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si les autorités aéronautiques de la première Partie contractante concluent que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité du transport aérien.

7. Chaque Partie contractante exige de ses autorités aéronautiques qu'elles lèvent toute mesure prise en vertu des paragraphes 3 ou 6 dès que la cause qui l'a motivée a cessé d'exister.

ARTICLE 7
Sûreté de l'aviation

1. Conformément aux droits et obligations découlant pour elles du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans préjudice de la portée générale des droits et obligations découlant pour elles du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés conte la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, fait à Montréal le 24 février 1988, de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1er mars 1991, et de tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation qui lie les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent à elles; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante informe sur demande l'autre Partie contractante de toute différence entre ses lois, règlements et pratiques nationaux et les normes de sûreté de

l'aviation des annexes visées au paragraphe 4. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations, qui devront avoir lieu sans délai, avec l'autre Partie contractante pour discuter de toute différence de ce type.

6. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 qui sont requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante ou pour la sortie de celui-ci. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées de manière effective sur son territoire pour protéger les aéronefs et soumettre à des contrôles les passagers, les membres d'équipage, les bagages de cabine, les bagages de soute, les marchandises, y compris le courrier, et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement.

7. Chaque Partie contractante donne suite, dans la mesure du possible, à toute demande de l'autre Partie contractante pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables visant à faire face à une menace particulière. Ces mesures de sûreté spéciales restent en vigueur jusqu'à ce que des mesures de rechange équivalentes soient acceptées par la Partie contractante qui demande les mesures.

8. Chaque Partie contractante a droit à ce que, dans les soixante (60) jours qui suivent la transmission d'un avis à cet effet, ses autorités aéronautiques effectuent, sur le territoire de l'autre Partie contractante, une évaluation des mesures de sûreté prises ou prévues par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante. Les arrangements administratifs, y compris la fixation des dates où les évaluations seront effectuées, sont arrêtés conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et mis en application sans délai de manière à assurer la prompte exécution des évaluations. Les rapports d'évaluation sont tenus confidentiels par les Parties contractantes.

9. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures propres à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

10. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions du présent article, elle peut demander la tenue de consultations. Ces consultations commencent dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une telle demande. L'incapacité de parvenir à un résultat satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constitue pour la Partie contractante qui les a demandées un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Si l'urgence le justifie, ou afin de prévenir une nouvelle infraction aux dispositions du présent article, la Partie contractante qui estime que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée à ces dispositions peut à tout moment prendre des mesures provisoires.

ARTICLE 8

Droits de douane et autres redevances

1. Chaque Partie contractante exempte, dans toute la mesure où ses lois et règlements nationaux le permettent et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et d'autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de ces entreprises ou utilisés uniquement à ces fins, ainsi que sur les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole d'entreprise et les documents publicitaires habituels distribués gratuitement par ces entreprises.

2. Les exemptions accordées relativement aux articles visés au paragraphe 1 s'appliquent lorsque ces articles sont, selon le cas :

a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou en son nom;

b) conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de ce territoire;

c) pris à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante,

indépendamment du fait que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur son territoire.

3. L'équipement embarqué normal ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'on s'en soit départi d'une autre manière conformément aux règlements douaniers applicables sur ce territoire.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct par le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes sont exemptés des droits de douane et autres redevances similaires.

ARTICLE 9
Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent, ou font en sorte que leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus.

ARTICLE 10
Établissement des prix

1. Pour l'application du présent article, le terme « prix » s'entend de tous frais, taux ou redevances spécifiés dans les tarifs (y compris les programmes pour grands voyageurs ou autres avantages directement liés au transport aérien) qui s'appliquent au transport de passagers (y compris de leurs bagages) et des marchandises (à l'exclusion du courrier), et des conditions régissant directement la disponibilité ou l'applicabilité de tels frais, taux ou redevances, à l'exclusion des conditions générales de transport.

2. Chaque Partie contractante permet que les prix du transport aérien soient établis par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes en fonction de considérations commerciales relatives au marché.

3. Les Parties contractantes n'exigent pas que les prix de transport relatifs aux services convenus soient déposés aux fins d'approbation. Chaque Partie contractante peut exiger des entreprises de transport désignées de l'autre Partie contractante qu'elles fournissent à ses autorités aéronautiques des renseignements sur les prix d'une manière et dans un format acceptables à ces autorités aéronautiques.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne sont pas satisfaites d'un prix, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée. Les autorités aéronautiques qui reçoivent l'avis d'insatisfaction en accusent réception, en indiquant si elles y souscrivent ou non, dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception de l'avis. Les autorités aéronautiques coopèrent afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour l'examen du prix faisant l'objet de l'avis d'insatisfaction. Si les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ont indiqué qu'elles souscrivaient à l'avis d'insatisfaction, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes prennent des mesures immédiates pour faire en sorte que le prix soit retiré et qu'il ne soit plus pratiqué.

5. Les conditions générales de transport sont assujetties aux lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante. Chaque Partie contractante peut exiger des entreprises de transport aérien désignées qu'elles déposent leurs conditions générales de transport respectives auprès de ses autorités aéronautiques au plus tard trente (30) jours avant la date envisagée pour leur prise d'effet ou dans un délai moindre autorisé par les autorités aéronautiques. Si une Partie contractante prend des mesures pour désapprouver une condition d'une entreprise de transport aérien désignée, elle en informe rapidement l'autre Partie contractante.

ARTICLE 11
Concurrence

1. Chaque Partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées un accès équitable et égal à l'exploitation des services aériens de manière à garantir les conditions de marché nécessaires pour leur permettre d'exploiter tous les droits prévus au présent Accord.

2. Les Parties contractantes reconnaissent que les subventions et aides d'État peuvent fausser la concurrence équitable et loyale entre les entreprises de transport aérien désignées pour la fourniture des services aériens régis par le présent Accord.

ARTICLE 12

Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques

Chaque Partie contractante fait en sorte que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle de la circulation aérienne, les services de navigation aérienne, les services de sûreté de l'aviation ainsi que les autres services et installations connexes qui sont fournis sur son territoire soient mis à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment où sont pris les arrangements en vue de leur utilisation.

ARTICLE 13
Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques

1. Pour l'application du présent article, l'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien pour la fourniture de services ou d'installations aéroportuaires, de navigation aérienne, ou de sécurité ou de sûreté de l'aviation, y compris des installations et services connexes.

2. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des services de navigation aérienne et de contrôle de la circulation aérienne soient justes, raisonnables et ne soient pas injustement discriminatoires. Ces redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien.

3. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires, de sûreté de l'aviation et des services et installations connexes soient justes, raisonnables, ne soient pas injustement discriminatoires et soient réparties équitablement

entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

4. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en application du paragraphe 3 répercutent, sans toutefois l'excéder, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires, de sûreté de l'aviation et des services et installations connexes adéquats dans l'aéroport ou le réseau aéroportuaire concerné. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services qui font l'objet des redevances sont fournis sur une base efficace et économique.

5. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents situés sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations ou leurs organismes représentatifs, et encourage les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances au regard des principes énoncés aux paragraphes 2, 3 et 4.

6. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à donner aux utilisateurs un préavis raisonnable de tout projet de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre des modifications.

7. Dans le cadre de la procédure de règlement des différends prévue à l'article 22, une Partie contractante est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article uniquement : a) si elle ne procède pas, dans un délai raisonnable, à un examen d'une redevance ou d'une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie contractante; ou b) si, à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour corriger une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 14
Capacité

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de déterminer la fréquence et la capacité des services convenus qu'elles offrent en se fondant sur les considérations commerciales relatives au marché de ces entreprises. Par conséquent, aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des exigences relatives à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui seraient incompatibles avec les objectifs du présent Accord. Aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, ou le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure nécessaire aux fins des services douaniers et d'autres services publics d'inspection, ou pour des raisons techniques ou d'exploitation, et ceci dans des conditions uniformes et conformes à l'article 15 de la Convention.

2. Chaque Partie contractante peut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, exiger le dépôt d'horaires ou de calendriers à des fins d'information au plus tard quinze (15) jours avant la mise en œuvre de services nouveaux ou modifiés, ou dans tout autre délai moindre déterminé par ces autorités. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante qui exigent le dépôt à des fins d'information réduisent au maximum la charge administrative liée aux exigences et procédures de dépôt pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 15
Représentants des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

a) sur la base de la réciprocité, de faire entrer et de faire séjourner sur son territoire leurs représentants et leur personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaires pour l'exploitation des services convenus;

b) de combler ces besoins en personnel en recourant, à leur choix, soit à leur propre personnel, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien qui exploite ses activités sur son territoire et qui est autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien.

2. Chaque Partie contractante :

a) traite, dans les moindres délais et conformément à ses lois et règlements, les demandes relatives aux permis de travail, aux visas de séjour ou à d'autres documents semblables nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1;

b) facilite et active l'octroi de permis de travail au personnel qui remplit certaines fonctions temporaires dont la durée n'excède pas quatre-vingt-dix (90) jours.

ARTICLE 16
Services au sol

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles exploitent leurs activités sur son territoire :

a) sur la base de la réciprocité, d'assurer leurs propres services au sol sur son territoire et, à leur choix, de faire assurer ces services au sol, en totalité ou en partie, par tout agent autorisé par ses autorités compétentes à fournir ces services;

b) de fournir des services au sol à d'autres entreprises de transport aérien qui exploitent leurs activités dans le même aéroport sur son territoire.

2. Les permissions visées aux sous-paragraphes 1a) et b) ne sont assujetties qu'aux contraintes matérielles ou opérationnelles résultant de considérations liées aux installations aéroportuaires ainsi qu'à la sûreté ou à la sécurité. Toute contrainte de ce type est appliquée de manière uniforme et à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires au moment où la contrainte est imposée.

ARTICLE 17
Ventes et transfert de fonds

Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

a) de procéder à la vente de services de transport aérien sur son territoire directement ou, à leur gré, par l'entremise de leurs agents, et de vendre ces services dans la devise locale ou, à leur gré, dans toute devise librement convertible, toute personne pouvant acquérir ces services dans les devises acceptées par ces entreprises;

b) de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les fonds provenant de leurs opérations courantes. Cette conversion et ce transfert sont autorisés sans restriction ni délai, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne sont soumis à aucunes redevances, à l'exception des commissions que les banques perçoivent normalement pour ces transactions;

c) de régler les dépenses engagées sur son territoire, y compris les achats de carburant, en devise locale ou, à leur gré, en devises librement convertibles.

ARTICLE 18
Taxation

1. Les bénéfices ou revenus tirés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris de la participation à des arrangements commerciaux ou à des coentreprises avec d'autres entreprises de transport aérien, sont exemptés de tout impôt sur les bénéfices ou sur le revenu imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

2. Le capital et les actifs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante qui se rapportent à l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exemptés de tout impôt sur le capital et sur les actifs imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

3. Les gains tirés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles liés à l'exploitation de ces aéronefs sont exemptés de tout impôt sur les gains imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

4. Pour l'application du présent article :

a) l'expression « bénéfices ou revenus » englobe les recettes et revenus bruts tirés directement de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris :

i) de l'affrètement ou de la location d'aéronefs,

ii) de la vente de services de transport aérien, soit pour le compte de l'entreprise de transport aérien en cause, soit pour toute autre entreprise de transport aérien,

iii) des intérêts sur les sommes générées directement par l'exploitation d'aéronefs en trafic international, à condition que ces intérêts soient accessoires à cette exploitation;

b) l'expression « trafic international » s'entend du transport de personnes et/ou de marchandises, y compris du courrier, sauf si ce transport s'effectue principalement entre des points situés sur le territoire d'une Partie contractante;

c) l'expression « entreprise de transport aérien d'une Partie contractante » s'entend, dans le cas du Canada, d'une entreprise de transport aérien résidant au Canada aux fins de l'impôt sur le revenu et, dans le cas du Brésil, d'une entreprise de transport aérien résidant au Brésil aux fins de l'impôt sur le revenu.

5. Le présent article est sans effet si un accord en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu est en vigueur entre les deux Parties contractantes et est applicable.

ARTICLE 19
Applicabilité aux vols nolisés / non réguliers

1. Les dispositions des articles 5 (Application des lois et règlements), 6 (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), 7 (Sûreté de l'aviation), 8 (Droits de douane et autres redevances), 9 (Statistiques), 12 (Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques), 13 (Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques), 15 (Représentants des entreprises de transport aérien), 16 (Services au sol), 17 (Ventes et transfert de fonds), 18 (Taxation) et 20 (Consultations) s'appliquent également aux vols nolisés et autres vols non réguliers exploités par les transporteurs aériens d'une Partie

contractante à destination ou au départ du territoire de l'autre Partie contractante ainsi qu'aux transporteurs aériens qui exploitent ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 n'ont pas d'incidence sur les lois et règlements nationaux régissant la délivrance des autorisations pour les vols nolisés ou non réguliers, ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties qui participent à l'organisation de ces activités.

ARTICLE 20
Consultations

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander à tout moment, par note diplomatique, la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application, l'amendement ou l'observation du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent être tenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'autre Partie contractante reçoit la note diplomatique, à moins qu'un autre délai ne soit arrêté conjointement par les Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques ou que le présent Accord n'en dispose autrement.

ARTICLE 21
Amendement

Tout amendement du présent Accord arrêté conjointement à l'issue de consultations tenues au titre de l'article 20 entre en vigueur à la date de la dernière des notifications écrites que les Parties contractantes échangent par la voie diplomatique pour s'informer mutuellement de l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'amendement.

ARTICLE 22
Règlement des différends

1. Si un différend qui surgit entre les Parties contractantes n'est pas réglé dans les soixante (60) jours qui suivent le début des consultations tenues au titre de l'article 20 au sujet de la mise en œuvre, de l'interprétation, de l'application ou de l'amendement du présent Accord, les Parties contractantes peuvent décider de tenter de régler le différend par la voie diplomatique. S'il se révèle impossible de parvenir à un résultat mutuellement satisfaisant par la voie diplomatique, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander, par note diplomatique, que le différend soit soumis à l'arbitrage. L'arbitrage se déroule conformément aux procédures dont conviennent les Parties contractantes.

2. Si une Partie contractante ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 1, l'autre Partie contractante peut limiter, retirer ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en application du présent Accord à la Partie contractante qui omet de se

conformer à la décision ou à l'entreprise de transport aérien désignée qui a fait l'objet du différend.

ARTICLE 23
Dénonciation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 24
Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement y apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 25
Conventions multilatérales

Si une convention multilatérale entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, des consultations peuvent être tenues au titre de l'article 20 en vue d'évaluer l'incidence des dispositions de cette convention multilatérale sur le présent Accord.

ARTICLE 26
Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de la dernière des notifications écrites que les Parties contractantes échangent par la voie diplomatique pour s'informer mutuellement de l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

L'*Accord sur le transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil*, fait à Brasilia le 15 mai 1986, dans sa version amendée, prend fin à la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

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

Fait en deux exemplaires à Brasília, ce 9ème jour de août 2011, en langues portugaise, anglaise et française, chaque version faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ANNEXE

1. Tableau des routes

a) Les entreprises de transport aérien désignées de la République fédérative du Brésil peuvent exploiter les services aériens internationaux réguliers dans les deux directions sur les routes spécifiées ci-dessous :

Points en deçà du Brésil	**Points au Brésil**	**Points intermédiaires**	**Points au Canada**	**Points au-delà**
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tous points

b) Les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent exploiter les services aériens internationaux réguliers dans les deux directions sur les routes spécifiées ci-dessous :

Points en deçà du Canada	**Points au Canada**	**Points intermédiaires**	**Points au Brésil**	**Points au-delà**
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tous points

Remarques :

Lors de l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées aux alinéas a) ou b) ci-dessus, les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols et à leur choix :

a) exploiter des vols dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux directions;

b) combiner des numéros de vol différents pour une même exploitation d'aéronef;

c) desservir des points en-deçà, des points intermédiaires et des points au-delà, ainsi que des points sur les territoires des Parties contractantes, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;

d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers tout autre aéronef, en tout point;

f) desservir des points en deçà de tout point sur son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et offrir et présenter ces services au public en tant que services directs;

g) faire des arrêts en cours de route en un ou plusieurs points situés à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes;

h) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie contractante;

i) combiner du trafic à bord du même aéronef, indépendamment de la provenance de ce trafic,

sans limitation de direction ou d'ordre géographique, et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que le transport fasse partie d'un service desservant un point dans le pays d'origine de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Partage de code

Toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des arrangements commerciaux et/ou de coopération en matière de commercialisation, incluant sans s'y limiter des arrangements de réservation de capacité ou de partage de code, avec toute autre entreprise de transport aérien, y compris avec des entreprises de transport aérien de pays tiers, à la condition que :

a) l'entreprise de transport aérien exploitante dans ces arrangements soit titulaire de l'autorisation d'exploitation et des droits de trafic nécessaires;

b) l'entreprise de transport aérien exploitante et l'entreprise de transport aérien effectuant la commercialisation soient toutes deux titulaires des droits nécessaires à l'égard des routes concernées;

c) relativement à chaque billet vendu, l'acheteur soit informé, au point de vente, de l'identité de l'entreprise de transport aérien qui exploitera chacun des vols faisant partie du service;

d) les activités mentionnées soient exécutées conformément aux lois et règlements applicables dans chaque pays;

e) les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne retirent pas l'autorisation d'offrir les services en partage de code visés dans la présente section aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour le motif que les entreprises de transport aérien exploitant l'aéronef n'ont pas obtenu de la première Partie contractante le droit de transporter du trafic sous les codes des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante;

f) les arrangements de partage de code soient assujettis aux exigences réglementaires normales;

g) les arrangements de partage de code ne confèrent pas de droits de trafic additionnels.

3. Services intermodaux

Les Parties contractantes permettent aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante, lorsqu'elles exploitent leurs activités sur le territoire de l'autre Partie contractante :

a) de recourir, sans restriction et en rapport avec les services convenus, à tout transport de surface pour les marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport en provenance et à destination de tous aéroports disposant d'installations douanières et, s'il y a lieu, de transporter des marchandises sous douane conformément aux lois et règlements applicables;

b) d'avoir accès aux installations et procédures douanières des aéroports pour les marchandises transportées par voie de surface ou par voie aérienne;

c) de choisir d'effectuer elles-mêmes leurs propres transports de surface ou de les faire effectuer dans le cadre d'arrangements avec des transporteurs de surface, sous réserve des exigences réglementaires, y compris le transport de surface effectué par d'autres entreprises de transport aérien.

De tels services intermodaux de transport des marchandises peuvent être offerts à un prix unique de point à point pour le transport combiné aérien et de surface, à condition que les expéditeurs soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque étape du transport.

4. Souplesse opérationnelle

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante examinent d'une manière favorable les demandes formulées par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante qui souhaitent assurer les services convenus au moyen d'aéronefs, ou d'aéronefs et d'équipages, loués ou affrétés auprès d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante et/ou d'entreprises de transport aérien de pays tiers.

L'utilisation d'aéronefs loués ou affrétés est assujettie aux exigences réglementaires normalement applicables à de telles activités. Seules la ou les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent exercer les droits de trafic.