ACORDO

ENTRE

A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

O GRÃO-DUCADO DE LUXEMBURGO

SOBRE

SERVIÇOS AÉREOS

Artigo 1	Definições
Artigo 2	Concessão de Direitos
Artigo 3	Designação e Autorização
Artigo 4	Negação, Revogação e Limitação de Autorização
Artigo 5	Aplicação de Leis e Regulamentos
Artigo 6	Reconhecimento de Certificados e Licenças
Artigo 7	Segurança Operacional
Artigo 8	Segurança da Aviação
Artigo 9	Direitos Alfandegários
Artigo 10	Capacidade
Artigo 11	Registro de Horários
Artigo 12	Preços
Artigo 13	Concorrência
Artigo 14	Representantes das Empresas Aéreas
Artigo 15	Oportunidades Comerciais
Artigo 16	Conversão de Divisas e Remessa de Receitas
Artigo 17	Arranjos Cooperativos
Artigo 18	Arrendamento de Aeronave
Artigo 19	Transporte Cargueiro Intermodal
Artigo 20	Tarifas Aeronáuticas
Artigo 21	Tributação de Combustível
Artigo 22	Estatísticas
Artigo 23	Consultas

Artigo 24	Solução de Controvérsias
Artigo 25	Modificação do Acordo
Artigo 26	Acordos Multilaterais
Artigo 27	Denúncia
Artigo 28	Registro na OACI
Artigo 29	Entrada em Vigor

ACORDO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GRÃO-DUCADO DE LUXEMBURGO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

A República Federativa do Brasil

e

o Grão-ducado de Luxemburgo
doravante referidos como "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

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

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

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

a) "autoridades" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Grão-Ducado de Luxemburgo, o Ministro responsável pelo tema da aviação civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa habilitada a exercer as funções agora exercidas pelas referidas autoridades;

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

c) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas decorrentes;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em sete de dezembro de 1944, e inclui quaisquer Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adotadas ou ratificadas por ambas as Partes;

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

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

g) "serviços aéreos", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados respectivamente a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

h) "território" tem o significado a ele atribuído no Artigo 2º da Convenção.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a prestação de serviços aéreos internacionais pela empresa aérea designada pela outra Parte:

a) sobrevoar o território da Parte que concede esses direitos, sem pousar;

b) fazer escalas no referido território, para fins não comerciais;

c) fazer escalas no referido território ao operar as rotas especificadas no Anexo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação;

d) Os direitos de outra forma especificados neste Acordo.

2. Nada previsto no Parágrafo 1 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e mala postal transportados mediante remuneração ou contratados e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

Artigo 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais companhias aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e retirar ou alterar tais designações.

2. Quando do recebimento dessa designação e sem prejuízo do disposto no Artigo 4 do presente Acordo, as autoridades da outra Parte concederão sem demora à companhia aérea ou companhias aéreas designadas as autorizações adequadas para explorar os serviços acordados para os quais a companhia aérea foi designada.

3. Após o recebimento de tais autorizações, a empresa aérea poderá começar a qualquer momento a operar os serviços acordados, no todo ou em parte, desde que a empresa aérea cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades da República Federativa do Brasil terão o direito de negar a autorização referida no Artigo 3 deste Acordo com relação a uma empresa aérea designada pelo Grão-Ducado de Luxemburgo, de revogar ou de suspender tais autorizações ou de impor condições, temporária ou permanentemente, no caso de:

a) a empresa aérea designada não esteja estabelecida no território do Grão-Ducado de Luxemburgo ao abrigo do tratado que institui a União Europeia ou não tenha uma Licença de Operação válida em conformidade com a legislação da União Europeia; ou

b) o controle regulatório efetivo da companhia aérea não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo ou a autoridade relevante não esteja claramente identificada na designação; ou

c) a empresa aérea já esteja autorizada a operar sob um acordo bilateral entre a República Federativa do Brasil e outro Estado-Membro da União Europeia e a República Federativa do Brasil demonstre que, ao exercer direitos de tráfego sob esse Acordo em uma rota que inclua um ponto nesse outro Estado-Membro da União Europeia, a empresa aérea contornaria restrições aos direitos de tráfego impostas pelo Acordo bilateral entre a República Federativa do Brasil e esse outro Estado-Membro da União Europeia; ou

d) a empresa aérea detenha um Certificado de Operador Aéreo emitido por outro Estado-Membro da União Europeia e não exista nenhum acordo bilateral sobre

serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e esse Estado-Membro da União Europeia, e que esse Estado-Membro da União Europeia tenha negado direitos de tráfego a uma empresa ou empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil; ou

e) a empresa aérea não cumpra as leis e regulamentos da República Federativa do Brasil; ou

f) a empresa aérea de outro modo não opere de acordo com as condições prescritas neste Acordo.

2. As autoridades do Grão-Ducado de Luxemburgo terão o direito de negar a autorização referida no Artigo 3 deste Acordo com relação a uma empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil, de revogar ou de suspender tais autorizações ou de impor condições, temporária ou permanentemente, desde que:

a) a empresa aérea não esteja estabelecida no território da República Federativa do Brasil e não tenha uma Licença de Operação válida concedida pelas autoridades da República Federativa do Brasil; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea não seja exercido ou mantido pelas autoridades da República Federativa do Brasil; ou

c) a empresa aérea não cumpra as leis e regulamentos do Grão-Ducado de Luxemburgo; ou

d) a empresa aérea de outro modo não opere de acordo com as condições prescritas neste Acordo.

3. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir a violação das leis e regulamentos acima mencionados, os direitos enumerados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo serão exercidos somente após consultas com as autoridades da outra Parte, em conformidade com o Artigo 23 deste Acordo.

Artigo 5

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis, os regulamentos e os procedimentos de uma Parte que regem a entrada, a permanência e a saída de seu território de aeronaves em operação de serviços aéreos internacionais ou na operação e navegação de tais aeronaves deverão ser cumpridas pela empresa ou empresas aéreas da outra Parte no momento da entrada, da saída e da permanência no referido território.

2. As leis, os regulamentos de uma Parte com relação a entrada, desembaraço, trânsito, imigração, passaportes, alfândega, moeda e saúde e quarentena deverão ser cumpridos pela empresa ou empresas aéreas da outra Parte e por ou em nome de suas tripulações, carga e correio, em trânsito, na admissão, na saída e na permanência no território dessa Parte.

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

4. Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto pelo território de uma das Partes, e sem deixar a área do aeroporto reservada para este propósito, serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte com o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

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

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

Artigo 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de empresas aéreas designadas. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva os padrões e requisitos de segurança operacional nessas

áreas, que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos que podem ser estabelecidas em conformidade com a Convenção, a outra Parte será notificada dessas conclusões e da necessidade de se conformar com esses padrões mínimos. A outra Parte, então, deverá tomar as medidas corretivas apropriadas. Cada Parte reserva-se o direito de negar, de revogar ou de limitar a autorização de operações ou a permissão técnica de uma empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte, no caso de a outra Parte não tomar as medidas apropriadas dentro de um período de tempo acordado.

2. Sempre que o Grão-Ducado de Luxemburgo tenha designado uma empresa aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia, os direitos da República Federativa do Brasil ao abrigo das disposições de segurança operacional do acordo entre o Grão-Ducado de Luxemburgo e a República Federativa do Brasil aplicar-se-ão igualmente em relação a adoção, exercício ou manutenção de normas de segurança operacional por esse outro Estado-Membro da União Europeia e com respeito à autorização de operação dessa empresa aérea.

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

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

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

6. Com referência ao parágrafo 1 acima, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário-Geral da OACI será disso notificado. Esse último também será comunicado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento

Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional de 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes atuarão em conformidade com as disposições de segurança da aviação e com os requisitos técnicos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional e designados como Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições e requisitos de segurança da aviação sejam aplicáveis às Partes; deverão exigir que os operadores de aeronaves que fazem parte de seu registro ou os operadores de aeronaves estabelecidos em seu território atuem em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer tempo, a imediata realização de consultas com a outra Parte para discutir sobre tais diferenças.

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

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes prestarão assistência mútua por meio de facilitação das comunicações e de outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

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

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

Artigo 9

Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma ou mais empresas aéreas designada da outra Parte, no maior grau possível, em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo, incluindo bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda a passageiros em quantidades limitadas durante o voo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas dessa outra Parte que opere os serviços acordados.

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

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

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

c) levados a bordo das aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

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

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma ou mais empresas aéreas designadas de

qualquer das Partes, somente poderá ser descarregado no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 10
Capacidade

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

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

Artigo 11
Registro de Horários

A empresa aérea designada de cada Parte deverá cumprir o regulamento para registro de seus programas de voos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte, bem como para qualquer modificação desses programas.

Artigo 12
Preços

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

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

Artigo 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações, bem como quaisquer objetivos específicos a elas relacionados, capazes de afetar a operação de serviços de transporte aéreo abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.

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

Artigo 14

Representantes das Empresas Aéreas

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

2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério da empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou com uso de serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte e autorizadas a prestar esses serviços no território dessa outra Parte.

3. Os representantes e funcionários estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e, de acordo com tais leis e regulamentos, cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de atraso, as condições de emprego necessárias, autorizações, vistos de visitantes ou outros documentos semelhantes aos representantes e funcionários referidos no parágrafo 1 deste Artigo e facilitará e agilizará a exigência de autorizações de emprego para pessoal que exerça determinadas funções temporárias que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo 15

Oportunidades Comerciais

Cada empresa aérea designada terá o direito de exercer a venda de transporte aéreo no território da outra Parte diretamente e, a seu critério, por meio de seus agentes, incluindo o direito de estabelecer escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora. Cada empresa aérea designada terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, no limite permitido pela legislação nacional, em moedas livremente conversíveis de outros países, e, no mesmo limite, qualquer pessoa poderá livremente adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas para venda por essa empresa aérea.

Artigo 16

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá à empresa ou às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as quantias desembolsadas localmente, com conversão e remessa permitidas prontamente à taxa de câmbio aplicável.

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

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

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

Artigo 17

Arranjos Cooperativos

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte que detenham as autorizações necessárias para operar os serviços aéreos acordados terão o direito de operar e/ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas ou em qualquer uma das seções dessas rotas por meio de diferentes acordos de cooperação, tais como compartilhamento de código, bloqueio de espaço, "joint venture" ou outras formas de cooperação com:

a) uma ou mais empresas aéreas da mesma Parte;

b) uma ou mais empresas aéreas da outra Parte; ou

c) uma ou mais empresas aéreas de terceiros países,

desde que tais transportadoras possuam a devida autorização para operar as rotas e segmentos em questão e operem de acordo com os direitos concedidos deste Acordo.

2. As frequências utilizadas nos acordos de código compartilhado serão alocadas da capacidade da Parte que designa a empresa aérea operadora.

3. As Partes concordam em tomar as medidas necessárias para assegurar que os consumidores sejam plenamente informados e protegidos em relação aos voos em código compartilhado que operam para ou a partir do seu território e que, no mínimo, os passageiros recebam as informações necessárias, das seguintes maneiras:

a) no momento da reserva;

b) por escrito, no próprio bilhete e/ou (se não for possível), no documento de itinerário que acompanha o bilhete ou em qualquer outro documento que substitua o bilhete, tal como uma confirmação por escrito, incluindo informações sobre quem contatar em caso de um problema e uma indicação clara de qual empresa aérea é responsável em caso de dano ou acidente; e

c) oralmente pela equipe de solo da empresa aérea, em todos os estágios da viagem.

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

Artigo 18
Arrendamento de Aeronaves

1. Qualquer das Partes poderá impedir a utilização de aeronaves arrendadas para serviços ao abrigo deste Acordo que não cumpram os artigos 7 e 8.

2. Sujeitas ao parágrafo 1 acima, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão operar serviços sob este Acordo com a utilização de aeronaves arrendadas, incluindo aeronaves arrendadas por hora, que atendam aos requisitos aplicáveis de segurança operacional e segurança da aviação.

Artigo 19
Transporte Cargueiro Intermodal

1. De acordo com os direitos do Acordo e com relação ao transporte aéreo internacional, será permitido às empresas aéreas designadas de cada Parte realizarem quaisquer serviços de transporte, no território da outra Parte, sob seu nome, por meio de acordos de cooperação com as prestadoras de serviços de transporte de superfície que detenham a autoridade adequada para fornecer esse transporte de superfície de e para qualquer ponto nos territórios das Partes ou em terceiros países.

2. Os provedores de transporte de superfície não estarão sujeitos às leis e aos regulamentos que regem o transporte aéreo com base exclusivamente no fato de que tal transporte de superfície seja mantido por uma empresa aérea em seu nome. Tais serviços intermodais poderão ser oferecidos por um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores sejam informados dos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 20
Tarifas Aeronáuticas

1. As taxas e outros encargos para o uso de cada aeroporto, incluindo suas instalações, serviços técnicos e outras facilidades, bem como quaisquer encargos para o uso de instalações de navegação aérea, instalações de comunicação e serviços, serão feitos de acordo com as taxas e tarifas estabelecidas por cada Parte.

2. A empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte não pagarão taxas mais altas do que as impostas à empresa ou às empresas aéreas designadas da outra Parte e/ou a quaisquer outras empresas aéreas estrangeiras que operem serviços internacionais similares, para o uso de instalações e serviços da Parte.

Artigo 21
Tributação de Combustível

Nada no presente Acordo impedirá que cada Parte imponha, de forma não discriminatória, taxas, gravames, obrigações, impostos ou encargos sobre o combustível fornecido em seu território para uso em uma aeronave de uma empresa aérea designada da outra Parte que opere entre dois pontos no território da República Federativa do Brasil ou pontos no Grão-Ducado de Luxemburgo e outro Estado-Membro da União Europeia.

Artigo 22
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 23
Consultas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades das Partes realizarão consultas mútuas periodicamente, com vistas a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e do seu Anexo, bem como realizarão consultas, quando necessárias para providenciar a sua modificação.

2. Qualquer Parte poderá solicitar consultas, que poderão ser por meio de discussão ou por correspondência e começarão dentro do prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento da solicitação, a menos que ambas as Partes concordem com uma prorrogação desse período.

Artigo 24
Solução de Controvérsias

1. Diante de qualquer disputa que surja entre as Partes relativa à interpretação ou à aplicação deste Acordo, exceto aquela que possa surgir decorrente dos Artigos 7 e 8, as autoridades de ambas as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-la por meio de consultas e de negociações.

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

Artigo 25
Modificação do Acordo

1. Se qualquer das Partes considerar desejável modificar qualquer disposição deste Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte. Tais consultas, que podem ser entre as autoridades e que podem ser por discussão ou por correspondência, começarão dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da data de recebimento da solicitação, a menos que ambas as Partes concordem com uma prorrogação desse período.

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

3. Qualquer emenda aos Anexos poderá ser feita por acordo escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor, quando confirmada por uma troca de notas diplomáticas.

Artigo 26
Acordos Multilaterais

1. O presente Acordo e o seu Anexo serão emendados de modo a estar em conformidade com qualquer convenção multilateral que possa tornar-se vinculativa para ambas as Partes.

2. No caso de ambas as Partes tornarem-se partes em uma convenção multilateral que contenha disposições menos favoráveis, deverão consultar-se para determinar se este Acordo e seu Anexo devem ser revisados para levar em conta a referida convenção multilateral.

Artigo 27
Denúncia

Qualquer Parte pode, a qualquer momento, notificar, por escrito, por via diplomática, a outra Parte da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. O Acordo estará extinto 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que o aviso da denúncia seja retirado por acordo antes do término desse período. Na ausência de confirmação de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como recebida 14 (catorze) dias após o recebimento da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ANEXO
Quadro de Rotas

a) Rotas a serem operadas por empresa ou empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos aquém - Pontos no Brasil - Pontos intermediários - Luxemburgo - Pontos além

b) Rotas a serem operadas por empresa ou empresas aéreas designadas de Luxemburgo:

Pontos aquém - Luxemburgo - Pontos intermediários - Pontos no Brasil - Pontos além

1. As empresas aéreas de ambas as Partes podem exercer direitos de tráfego de 5ª liberdade em quaisquer pontos intermediários e além.

2. A empresa ou empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos, omitir escalas em qualquer um dos pontos nas rotas especificadas acima, e podem servi-los em qualquer ordem, desde que os serviços nessas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designa a empresa ou empresas aéreas.

Artigo 28
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele deverão ser registrados na Organização da Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território este Acordo foi assinado.

Artigo 29
Entrada em Vigor

O presente Acordo será aprovado de acordo com os requisitos constitucionais de cada Parte e entrará em vigor na data da troca de notas diplomáticas que confirme a conclusão de todos os procedimentos constitucionais exigidos por cada Parte para a entrada em vigor do presente Acordo.

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

Feito em Brasília, no dia 22 de novembro de 2018, em duplicata em português, em francês e em inglês, todos os três textos autênticos. Em caso de divergência de interpretação deste Acordo, o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Aloysio Nunes Ferreira
Ministro das Relações Exteriores

PELO GRÃO-DUCADO DE LUXEMBURGO

Carlo Krieger
Embaixador do Grão-Ducado de Luxemburgo em Brasília



AGREEMENT

BETWEEN

THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

AND

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

ON

AIR SERVICES

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Rights
Article 3	Designation and Authorization
Article 4	Withholding, Revocation and Limitation of Authorization
Article 5	Applications of Laws and Regulations
Article 6	Recognition of Certificates and Licences
Article 7	Safety
Article 8	Aviation Security
Article 9	Customs Duties
Article 10	Capacity
Article 11	Filing of Schedules
Article 12	Pricing
Article 13	Competition
Article 14	Airline Representatives
Article 15	Commercial Opportunities
Article 16	Currency Conversion and Remittance of Earnings
Article 17	Cooperative Arrangements
Article 18	Aircraft Leasing
Article 19	Intermodal Cargo Transport
Article 20	User Charges
Article 21	Fuel Taxation
Article 22	Statistics

Article 23	Consultations
Article 24	Settlement of Disputes
Article 25	Modification of Agreement
Article 26	Multilateral Agreements
Article 27	Termination
Article 28	Registration with ICAO
Article 29	Entry into Force

AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG ON AIR SERVICES

The Federative Republic of Brazil

and

the Grand Duchy of Luxembourg
hereinafter referred to as "Parties";

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

Desiring to contribute to the development of the international civil aviation;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

a) "authorities" means: in the case of the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for the subject of Civil Aviation and, in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC) or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

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

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

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Parties;

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

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

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

h) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

Article 2

Grant of Rights

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

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

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) to make stops in the said territory, while operating the routes specified in the Annex, for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination;

d) The rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Party the privilege of taking up, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the authorities of the other Party shall grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Withhold, Revocation and Limitation of Authorization

1. The authorities of the Federative Republic of Brazil shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Grand Duchy of Luxembourg, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

a) the designated airline is not established in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg under the treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant authority is not clearly identified in the designation; or

c) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Federative Republic of Brazil and another European Union Member State and the Federative Republic of Brazil demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic

rights imposed by the bilateral Agreement between the Federative Republic of Brazil and that other European Union Member State; or

d) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and no bilateral air services agreement exists between the Federative Republic of Brazil and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to an airline or airlines designated by the Federative Republic of Brazil; or

e) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Federative Republic of Brazil; or

f) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. The authorities of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to withhold the authorization referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the Federative Republic of Brazil, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, in case:

a) the airline is not established in the territory of the Federative Republic of Brazil and does not have a valid Operating Licence delivered by the authorities of the Federative Republic of Brazil; or

b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the authorities of the Federative Republic of Brazil; or

c) of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the Grand Duchy of Luxembourg; or

d) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be exercised only after consultations with the authorities of the other Party in conformity with Article 23 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Party 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 such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws, regulations of one Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency and health and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Party.

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

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards established under the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the authorities with a view to clarifying the practice in question.

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

Article 7

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not

effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the necessity to conform with these minimum standards. The other Party shall then take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operations authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within an agreed time period.

2. Where the Grand Duchy of Luxembourg has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the Federative Republic of Brazil under the safety provisions of the agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and the Federative Republic of Brazil shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

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

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

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

6. With reference to paragraph 1 above, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity

with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation of 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

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

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

6. Each Party shall have the right, within 60 (sixty) days following notice, for its authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within 15 (fifteen) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 (fifteen) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

Article 9
Customs Duties

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

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

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

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

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

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline or airlines of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In

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

Article 10
Capacity

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

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

Article 11
Filing of Schedules

The designated airline of each Party shall comply with the regulation for filing of its envisaged flight schedules with the aeronautical authorities of the other Party as well as for any modification thereof.

Article 12
Pricing

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

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

Article 13
Competition

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

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

Article 14

Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

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

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and, consistent with such laws and regulations, each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article and shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding 90 (ninety) days.

Article 15

Commercial Opportunities

Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at its discretion, through its agents, including the right to establish offices, both on-line and off-line. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

Article 16

Currency Conversion and Remittance of Earnings

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

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

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

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

Article 17
Cooperative Arrangements

1. The designated airlines of each Party that hold the required authorisations to operate the agreed air services will be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes by way of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with:

a) an airline or airlines of the same Party, or

b) an airline or airlines of the other Party, or

c) an airline of third countries,

provided that such carriers hold the appropriate authorisation to operate the routes and segments concerned and operate according to the granted rights of this Agreement.

2. The frequencies used in cooperative code-sharing arrangements will be assigned from the capacity of the Party designating the operating airline.

3. The Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code-shared flights operating to or from their territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:

a) at the time of booking;

b) in written form, on the ticket itself and/or (if not possible), on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact

in case of a problem and a clear indication of which airline is responsible in case of damage or accident; and

c) orally by the airline's ground staff at all stages of the journey.

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

Article 18
Aircraft Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 7 and 8.

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may operate services under this Agreement by using leased aircraft, including aircraft leased by the hour, which meets applicable safety and security requirements.

Article 19
Intermodal Cargo Transport

1. Consistent with the rights in the Agreement, and in connection with the international air transportation, designated airlines of each Party shall be permitted to hold out any transportation services, in the territory of the other Party, under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Parties or in third countries.

2. Surface transportation providers shall not be subject to laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that customers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 20
User Charges

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Party.

2. The designated airline or airlines of one Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of installations and services of the other Party.

Article 21
Fuel Taxation

Nothing in this Agreement shall prevent each Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Party that operates between two points in the territory of the Federative Republic of Brazil or points in the Grand Duchy of Luxembourg and another European Union Member State.

Article 22
Statistics

The authorities of either Party shall supply or cause its designated airline or airlines to supply to the authorities of the other Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 23
Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of 60 (sixty) days of the date of receipt of the request, unless both Parties agree to an extension of this period.

Article 24
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 7 and 8, the authorities of both Parties shall in the first place, endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

Article 25
Modification of Agreement

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations, which may be between the authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt of the request unless both Parties agree to an extension of this period.

2. Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Article 26
Multilateral Agreements

1. This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Parties.

2. In case both Parties become parties to a multilateral convention containing less favourable provisions, they shall consult to determine whether this Agreement and its Annex should be revised to take into account the said multilateral convention.

Article 27
Termination

Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ANNEX
Route Schedule

a) Routes to be operated by the designated airline or airlines of Luxembourg:

Points before - Luxembourg - Intermediate points - Points in Brazil - Points beyond

b) Routes to be operated by the designated airline or airlines of Brazil:

Points before – Points in Brazil - Intermediate points - Luxembourg - Points beyond

1. The airlines of both Parties may exercise 5th freedom traffic rights on any intermediate and beyond points.

2. The designated airline or airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the services on these routes begin or terminate in the territory of the Party designating the airline or airlines.

Article 28
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Party in which territory this Agreement was signed.

Article 29
Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Party and shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Party have been completed.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective governments, have signed the present Agreement.

Done at Brasilia this 22nd day of November 2018, in duplicate in Portuguese, in French and in English, all three texts being authentic. In case of any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Aloysio Nunes Ferreira
Minister of Foreign Affairs

FOR THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

Carlo Krieger
Ambassador of the Grand Duchy of Luxemburg at Brasilia



ACCORD

ENTRE

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ET

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

RELATIF À

DES SERVICES AÉRIENS

Article 1	Définitions
Article 2	Octroi des droits
Article 3	Désignation et autorisation
Article 4	Refus, révocation et limitation de l'autorisation
Article 5	Application des lois et règlements nationaux
Article 6	Reconnaissance des certificats et licences
Article 7	Sécurité
Article 8	Sûreté de l'aviation
Article 9	Droits de douane
Article 10	Capacité
Article 11	Dépôt des programmes d'exploitation
Article 12	Tarifs
Article 13	Concurrence
Article 14	Représentants des compagnies aériennes
Article 15	Opportunités commerciales
Article 16	Conversion monétaire et transfert de recettes
Article 17	Accords de coopération
Article 18	Location d'aéronefs
Article 19	Transport de fret intermodal
Article 20	Frais d'utilisation
Article 21	Fiscalité sur les carburants
Article 22	Statistiques
Article 23	Consultations
Article 24	Règlement des différends

Article 25	Modification de l'Accord
Article 26	Accords multilatéraux
Article 27	Résiliation
Article 28	Enregistrement auprès de l'OACI
Article 29	Entrée en vigueur

ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
RELATIF À DES SERVICES AÉRIENS

La République Fédérative Du Brésil

et

le Grand-duche de Luxembourg
ci-après dénommés les « Parties » ;

Ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

Désireux de contribuer au développement de l'aviation internationale ;

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs ;

Désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1
Définitions

Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte exige une interprétation contraire :

a) le terme « autorités » signifie : en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, le ministre en charge de l'Aviation civile et, dans le cas de la République fédérative du Brésil, l'autorité de l'aviation civile représentée par l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ou, dans tous les cas, toute autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions actuelles desdites autorités ;

b) les « services convenus » désignent les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;

c) l'« Accord » désigne le présent Accord, son Annexe et tout amendement y relatif ;

d) la « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention en vertu de ses Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits amendements et Annexes ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties ;

e) l'expression « compagnie désignée » signifie une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

f) les « tarifs » désignent les prix, taux ou frais applicables au transport des passagers, des bagages et/ou du fret (à l'exception du courrier) dans le cadre du transport aérien (en ce compris tout autre mode de transport en lien avec le transport aérien) et facturés par les compagnies aériennes, y compris les conditions des agences, ainsi que les autres conditions régissant la disponibilité de tels prix, taux ou frais ;

g) les termes « services aériens », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est respectivement assigné dans l'Article 96 de la Convention ;

h) le mot « territoire » s'entendra au sens de l'Article 2 de la Convention.

Article 2
Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par la compagnie désignée par l'autre Partie :

a) survoler le territoire de la Partie octroyant les droits sans atterrir ;

b) faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;

c) faire des escales sur ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, pour embarquer et débarquer des passagers, du fret et du courrier (séparément ou en combinaison) dans le cadre du trafic international ;

d) exercer les droits autrement visés dans le présent Accord.

2. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne doit être interprétée comme conférant le privilège à la compagnie désignée de l'une des Parties de procéder, sur le territoire de l'autre Partie, à des opérations d'embarquement de passagers, de fret et de courrier moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie.

Article 3
Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et en vertu des dispositions de l'Article 4 du présent Accord, les autorités de l'autre Partie accordent, sans délai, à la ou aux compagnies aériennes ainsi désignées les autorisations appropriées pour exploiter les services convenus pour lesquels la ou lesdites compagnies aériennes ont été désignées.

3. Dès réception de telles autorisations, la compagnie aérienne peut commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que ladite compagnie aérienne respecte les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4
Refus, révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités de la République fédérative du Brésil ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par le Grand-Duché de Luxembourg, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :

a) la compagnie désignée n'est pas établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du Traité instituant l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; ou

b) l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de transporteur aérien n'exerce ou n'assure aucun contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou

c) la compagnie aérienne dispose déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral conclu entre la République fédérative du Brésil et un autre État membre de l'Union européenne, et la République fédérative du Brésil démontre que, en exerçant des droits de trafic en vertu du présent Accord sur une route qui inclut un point situé dans ledit autre État membre de l'Union européenne, la compagnie aérienne contournerait des restrictions en

matière de droits de trafic imposées par l'Accord bilatéral entre la République fédérative du Brésil et ledit autre État membre de l'Union européenne ; ou

d) la compagnie aérienne est titulaire d'un Certificat de transporteur aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe aucun accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République fédérative du Brésil et ledit État membre de l'Union européenne, et que ce dernier a refusé des droits de trafic à une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par la République fédérative du Brésil ; ou

e) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements de la République fédérative du Brésil ; ou

f) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

2. Les autorités du Grand-Duché de Luxembourg ont le droit de refuser l'autorisation visée à l'Article 3 du présent Accord en ce qui concerne une compagnie aérienne désignée par la République fédérative du Brésil, de révoquer ou de suspendre de telles autorisations, ou d'imposer des conditions, temporairement ou définitivement, s'il s'avère que :

a) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire de la République fédérative du Brésil et n'est pas titulaire d'une Licence d'exploitation valide délivrée par les autorités de la République fédérative du Brésil ; ou

b) les autorités de la République fédérative du Brésil n'exercent pas et n'assurent pas de contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne ; ou

c) la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou règlements du Grand-Duché de Luxembourg ; ou

d) la compagnie aérienne ne parvient pas à exploiter les services conformément aux conditions stipulées dans le présent Accord.

3. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susvisés, les droits établis aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ne seront exercés qu'après consultation des autorités de l'autre Partie, comme le prévoit l'Article 23 du présent Accord.

Article 5

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie relatifs à l'entrée ou au séjour sur, ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie lors de l'entrée ou du séjour sur, ou du départ dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie quant à l'entrée, au congé, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, aux devises, à la santé et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie et par ou au nom de ses équipages, passagers, fret et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire d'une telle Partie.

3. Aucune des Parties ne peut privilégier ses propres compagnies aériennes ou toute autre compagnie au détriment d'une compagnie désignée par l'autre Partie engagée dans des services aériens internationaux similaires, en application des lois et règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet égard doivent être soumis uniquement à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exempts des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6
Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en vigueur sont reconnus comme valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, sous réserve que les exigences en vertu desquelles lesdits certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient supérieures ou égales aux normes minimales établies par la Convention.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats mentionnés dans le paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités d'une Partie à toute personne ou compagnie désignée, ou pour ce qui est d'un aéronef utilisé aux fins de l'exploitation des services convenus, autorisent une différence avec les normes minimales établies par la Convention et que cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'autre Partie peut demander des consultations entre les autorités en vue de clarifier la pratique en question.

3. Chaque Partie se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, en cas de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

Article 7
Sécurité

1. Chaque Partie peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs ou d'exploitation par les compagnies désignées. Si, après ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie ne respecte pas ou n'applique pas effectivement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines au moins égales aux normes minimales établies en

application de la Convention, l'autre Partie doit être informée de ces constatations et de la nécessité de se conformer à ces normes minimales. L'autre Partie adopte alors les mesures correctives appropriées. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs compagnies désignées par l'autre Partie si l'autre Partie n'adopte pas lesdites mesures appropriées dans un délai raisonnable.

2. Lorsque le Grand-Duché de Luxembourg a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République fédérative du Brésil résultant des prescriptions de sécurité de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérative du Brésil s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'application ou le maintien des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

3. En application de l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne de l'une des Parties ou en son nom, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, à l'intérieur dudit territoire, faire l'objet d'un examen mené par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention, ledit examen a pour objectif de vérifier la validité des documents de l'aéronef et des licences de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement conformément aux normes établies à ce moment en application de la Convention.

4. Lorsqu'une action urgente est primordiale pour garantir l'exploitation sûre d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie.

5. Toute mesure appliquée par une Partie conformément au paragraphe 4 ci-dessus est suspendue dès que la base de cette action cesse d'exister.

6. En référence au paragraphe 1 ci-dessus, s'il s'avère qu'une Partie demeure en non-conformité avec les normes de l'OACI une fois le délai convenu écoulé, le Secrétaire général de l'OACI doit en être informé. Ce dernier doit également être informé de la résolution subséquente de la situation de façon raisonnable.

Article 8
Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants : la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la

Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signé le 24 février 1988, et tout autre protocole ou convention régissant la sûreté de l'aviation civile ratifiés par les deux Parties.

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

3. Les Parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux exigences techniques qui ont été établies par l'OACI et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté et ces exigences sont applicables aux deux Parties. En outre, les Parties exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation. Chaque Partie informe l'autre Partie de toute divergence entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes relatives à la sûreté de l'aviation des Annexes. Chaque Partie peut demander, à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie pour discuter de ces divergences.

4. Chaque Partie convient que de tels exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie applique pour l'entrée ou le séjour sur, et la sortie du territoire de cette autre Partie. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les équipages, les bagages de soute et les bagages à main, le fret et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie convient également d'examiner avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière. En pareil cas, les mesures doivent faire l'objet de discussions approfondies, et leur coût doit être pris en considération et partagé par les deux Parties.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident rapidement et en toute sécurité.

6. Les autorités de chaque Partie ont le droit, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la notification, de mener une évaluation sur le territoire de l'autre Partie en ce qui concerne les mesures de sûreté appliquées, ou dont l'application est prévue, par les opérateurs d'aéronefs pour les vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie. Les arrangements administratifs aux fins de telles évaluations doivent faire l'objet d'un accord entre

les autorités et être mis en œuvre sans délai pour s'assurer que lesdites évaluations seront menées dans les plus brefs délais.

7. Si une Partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent Article, la première Partie peut demander des consultations. De telles consultations commencent dans un délai de 15 (quinze) jours à compter de la réception d'une demande de l'une des Parties. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 (quinze) jours à compter du début des consultations constitue un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de la ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie, ou pour leur imposer des conditions. En cas d'urgence ou pour éviter toute nouvelle non-conformité aux dispositions du présent Article, la première Partie peut prendre des mesures provisoires à tout moment.

Article 9

Droits de douane

1. Indépendamment du coût des services fournis à l'arrivée, chaque Partie exempte, sur une base de réciprocité, la ou les compagnies désignées de l'autre Partie, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente aux passagers en quantités limitées durant le vol) et d'autres articles, comme le stock de billets imprimés, les connaissements aériens, tout support imprimé arborant l'insigne de la société et les supports publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite compagnie désignée, destinés à être utilisés ou étant utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de la ou des compagnies désignées de cette autre Partie assurant les services convenus.

2. Les exemptions accordées par le présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, à savoir :

a) introduits sur le territoire d'une Partie par ou au nom de la ou des compagnies désignées de l'autre Partie ;

b) conservés à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie jusqu'à leur arrivée sur ou leur départ du territoire de l'autre Partie ;

c) embarqués à bord des aéronefs de la ou des compagnies désignées d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés aux fins de l'exploitation des services convenus ;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés, totalement ou partiellement, sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, sous réserve que lesdits objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une ou plusieurs compagnies désignées de chaque Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'autorisation des Autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux Règlements douaniers.

Article 10
Capacité

1. Chaque Partie autorise chaque compagnie désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle propose sur la base de considérations commerciales sur le marché.

2. Aucune des Parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement dans des conditions constantes, conformes à l'Article 15 de la Convention.

Article 11
Dépôt des programmes d'exploitation

La compagnie désignée de chaque Partie doit se conformer au règlement applicable au dépôt des programmes d'exploitation prévus auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie, ainsi qu'à toute modification de ces derniers.

Article 12
Tarifs

1. Les tarifs pratiqués pour les services aériens exploités en vertu du présent Accord peuvent être établis librement par les compagnies aériennes et ne sont pas soumis à approbation.

2. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt auprès des autorités des tarifs que les compagnies désignées pratiquent pour les services de transport en provenance de son territoire.

Article 13
Concurrence

1. Les Parties sont tenues de s'informer mutuellement de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence ou de tout amendement y relatif, ainsi que de tout objectif spécifique visé par celles-ci et susceptible d'affecter l'exploitation de services de transport aérien

en vertu du présent Accord. En outre, les Parties doivent identifier les autorités responsables de leur mise en œuvre.

2. Les Parties sont tenues de s'informer mutuellement lorsqu'elles estiment qu'il peut exister une incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions liées au fonctionnement du présent Accord.

Article 14

Représentants des compagnies aériennes

1. La ou les compagnies désignées de l'une des Parties sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leur personnel commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour assurer les services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la ou des compagnies désignées de l'une des Parties, être satisfaits par leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de ladite Partie.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie et, conformément à de tels lois et règlements, chaque Partie octroie, sur la base de la réciprocité et dans les plus brefs délais, les autorisations de travail nécessaires, visas de visiteur ou autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article. En outre, chaque Partie facilite et accélère l'octroi d'autorisations de travail pour le personnel assumant certaines fonctions temporaires, le délai imparti ne pouvant dépasser 90 (quatre-vingt-dix) jours.

Article 15

Opportunités commerciales

Chaque compagnie désignée a le droit à procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, y compris d'établir des agences, en ligne comme hors ligne. Chaque compagnie désignée a le droit de procéder à la vente desdits services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'y autorise, dans toute monnaie librement convertible d'autres pays et, dans la même mesure, toute personne est libre d'acheter de tels services de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite compagnie aérienne.

Article 16

Conversion monétaire et transfert de recettes

1. Chaque Partie autorise la ou les compagnies aériennes de l'autre Partie à convertir et à transférer à l'étranger, sur demande, toutes les recettes locales issues de la vente de

services de transport aérien excédant les dépenses effectuées sur place, la conversion et le transfert étant autorisés dans les plus brefs délais au taux de change applicable.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés en vertu des lois et règlements applicables et ne sont pas soumis à des frais administratifs ou de change, à l'exception de ceux habituellement facturés par les banques aux fins de l'exécution de telles opérations.

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

4. S'il existe un accord spécial entre les Parties en vue d'éviter la double imposition ou régissant le transfert de fonds entre les Parties, lesdits accords prévalent.

Article 17
Accords de coopération

1. La ou les compagnies désignées de chaque Partie qui détiennent les autorisations requises pour exploiter les services aériens convenus sont autorisées à exploiter et/ou proposer les services convenus sur les routes spécifiées ou dans n'importe quelle section de celles-ci par le biais de différents accords de coopération tels que les accords de réservation de capacité et de partage de code, les joint venture (fusions) ou tout autre moyen de coopération avec :

a) une ou plusieurs compagnies aériennes de cette même Partie ;

b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie ; ou

c) une compagnie aérienne d'un pays tiers ;

à condition que ces transporteurs détiennent les autorisations requises pour exploiter les routes et segments concernés, et respectent les droits octroyés au titre du présent Accord.

2. Les fréquences utilisées dans les accords de coopération relatifs au partage de code seront affectées selon la capacité de la Partie désignant la compagnie aérienne exploitante.

3. Les Parties conviennent de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les consommateurs sont pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code et en provenance ou à destination de leur territoire, et que les passagers reçoivent, au minimum, les informations nécessaires de l'une des manières suivantes :

a) lors de la réservation ;

b) sous forme écrite, sur le billet lui-même et/ou (si cela n'est pas possible) sur l'itinéraire accompagnant le billet ou sur tout autre document remplaçant ce dernier, comme une confirmation écrite incluant des informations sur la

personne à contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ; et

c) verbalement par le personnel au sol de la compagnie aérienne à toutes les étapes du trajet.

4. Les accords de partage de code peuvent être soumis à l'approbation préalable des autorités compétentes avant d'être mis en œuvre.

Article 18
Location d'aéronefs

1. Chaque Partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour l'exploitation des services aériens en vertu du présent Accord si lesdits aéronefs ne répondent pas aux dispositions des Articles 7 et 8.

2. Sous réserve du paragraphe 1 ci-dessus, les compagnies désignées de chaque Partie peuvent exploiter des services en vertu du présent Accord au moyen d'aéronefs loués, y compris des aéronefs loués à l'heure qui respectent les exigences de sécurité et de sûreté applicables.

Article 19
Transport de fret intermodal

1. Conformément aux droits stipulés dans le présent Accord et dans le cadre du transport aérien international, les compagnies désignées de chaque Partie sont autorisées à proposer des services de transport, sur le territoire de l'autre Partie, sous leur propre nom, par le biais d'accords de coopération avec les transporteurs de surface disposant de l'autorisation adéquate pour fournir de tels services de transport de surface à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou dans des pays tiers.

2. Les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux lois et règlements régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par une compagnie aérienne sous sa propre enseigne. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les clients ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

Article 20
Frais d'utilisation

1. Les redevances et autres taxes pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations techniques et autres installations et services, ainsi que les taxes pour l'utilisation d'installations de navigation aérienne, d'installations et de services de communication doivent être réglées conformément aux taux et tarifs établis par chaque Partie.

2. La ou les compagnies désignées d'une Partie ne doivent pas payer des redevances plus élevées que celles imposées à la ou aux compagnies désignées de l'autre Partie et/ou aux autres compagnies aériennes étrangères assurant des services internationaux similaires pour l'utilisation des installations et services de l'autre Partie.

Article 21
Fiscalité sur les carburants

Aucune des dispositions du présent Accord n'interdit chaque Partie d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une compagnie désignée de l'autre Partie, qui exploite une liaison entre deux points situés sur le territoire de la République fédérative du Brésil ou entre des points situés au Grand-Duché du Luxembourg et un autre État membre de l'Union européenne.

Article 22
Statistiques

Les autorités de chaque Partie fournissent, ou demandent à leur(s) compagnie(s) désignées(s) de fournir, aux autorités de l'autre Partie, à leur demande, des états périodiques ou autres des statistiques pouvant être raisonnablement exigés.

Article 23
Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités des Parties se consultent mutuellement de temps à autre afin de s'assurer de la mise en œuvre et du respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son Annexe, et se consultent dès que nécessaire afin de prévoir des modifications de ceux-ci.

2. Chaque Partie peut demander des consultations, qui peuvent s'organiser par le biais de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties se sont entendues sur la prolongation de cette période.

Article 24
Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, à l'exception des différends pouvant survenir en vertu des Articles 7 et 8, les autorités des deux Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par l'intermédiaire de consultations et de négociations.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend doit être résolu par la voie diplomatique.

Article 25
Modification de l'Accord

1. Si l'une des Parties estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, elle peut exiger des consultations avec l'autre Partie. De telles consultations, qui peuvent se tenir soit entre les autorités, soit par le biais de discussions ou par correspondance, commencent dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de réception de la demande, sauf si les Parties se sont entendues sur la prolongation de cette période.

2. Tout amendement au présent Accord convenu entre les Parties entre en vigueur à une date déterminée par le biais d'un échange de notes diplomatiques indiquant que les deux Parties ont accompli les procédures internes nécessaires.

3. Toute modification des Annexes peut être effectuée par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entre en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 26
Accords multilatéraux

1. Le présent Accord et son Annexe seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les deux Parties.

2. Si les deux Parties deviennent parties à une convention multilatérale contenant des dispositions moins favorables, elles se consultent pour déterminer si le présent Accord et son Annexe doivent être révisés afin de tenir compte de ladite convention multilatérale.

Article 27
Résiliation

Chaque Partie peut, à tout moment, notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prend fin 12 (douze) mois à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie, la notification de résiliation est réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours à compter de la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 28
Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification y apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par la Partie sur le territoire de laquelle le présent Accord a été signé.

ANNEXE
Tableau des Routes

a) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Luxembourg :

Points au-deçà – Luxembourg – Points intermédiaires – Points au Brésil – Points au-delà

b) Routes à exploiter par la ou les compagnies désignées du Brésil :

Points au-deçà – Points au Brésil – Points intermédiaires – Luxembourg – Points au-delà

1. Les compagnies aériennes des deux Parties peuvent exercer les droits de trafic de cinquième liberté sur tout point intermédiaire et au-delà.

2. La ou les compagnies désignées de chaque Partie peuvent, sur tout vol, omettre de faire escale à l'un des points sur les routes susvisées et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services sur ces routes commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie ayant désigné la ou les compagnies aériennes.

Article 29

Entrée en vigueur

Le présent Accord doit être approuvé conformément aux exigences constitutionnelles applicables dans le pays de chaque Partie et entre en vigueur à la date de réception d'un échange de notes diplomatiques confirmant que chaque Partie a accompli les formalités constitutionnelles nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

Fait à Brasilia, le 22 novembre 2018, en double exemplaire, en langue française, portugaise et anglaise, chacun des trois textes faisant foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL

Aloysio Nunes Ferreira
Ministre des Affaires étrangeres

POUR LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

Carlo Krieger
Ambassadeur du Grand-Duché de Luxembourg à Brasilia