République de Côte d'Ivoire



ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL

Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, d'une part ;

Et

le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil, d'autre part ;

Ci-après désignés « les Parties » ;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944 ;

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1
Définitions

1. Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement, les termes :

   (a) « **Autorités Aéronautiques** » signifie, en ce qui concerne la Côte d'Ivoire, le ministre chargé de l'aviation civile et, dans le cas du Brésil, l'autorité de l'aviation civile représentée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC); ou dans les deux cas toute autre autorité ou personne habilitée à exécuter les fonctions exercées par lesdites autorités.

   (b) « **Accord** » signifie le présent accord, toute annexe rattachée, et tout amendement qui y sera apporté,

   (c) « **capacité** » signifie le volume de services fourni conformément à l'accord, habituellement déterminé en

nombres de vols (fréquences) ou de sièges ou en tonnes de cargo offerts sur un marché (paire de ville, ou de pays à pays) ou sur une route durant une période spécifique, journalière, hebdomadaire, saisonnière ou mensuelle.

(d) « **Convention** » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944 ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de la Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention adoptée en vertu des Articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties Contractantes,

(e) « **compagnies aériennes désignées** » signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord,

(f) **«prix»** désigne tout tarif ou frais pour le transport de passagers, de bagages et / ou de marchandises, à l'exclusion du courrier par transport, par voie aérienne, y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci, facturé par les compagnies aériennes, y compris leurs agents, et les conditions régissant la disponibilité de ce tarif, taux ou frais;

(g) « **territoire** » a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention.

(h) « **redevances d'usage**» : les redevances imposées par les autorités compétentes ou autorisées par ces derniers pour la fourniture de biens ou d'installations aéroportuaires ou de navigation aérienne, ou des services de sécurité de l'aviation, y compris des services connexes et installations pour avions, équipage, passagers et fret; et

(i) **« service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale »** ont respectivement les significations qui leur sont données à l'Article 96 de la Convention.

Article 2
Octroi de Droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits spécifiés au présent accord aux fins d'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées à l'annexe du présent accord.
2. Conformément aux dispositions du présent accord, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie jouiront des droits ci- après :

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

   (b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;

   (c) le droit d'effectuer des escales sur la ou les routes spécifiées dans le tableau des routes approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises, ou du courrier, séparément ou en combinaison ; et

   (d) d'autres droits spécifiés au présent Accord.

3. Les compagnies aériennes des deux Parties, autres que celles désignées conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord jouiront également des droits spécifiés aux paragraphes 2 (a) et (b) du présent article.

4. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au(x) transporteur(s) aérien d'une Partie, le droit d'embarquer, contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie,

des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette 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 aux fins d'exploitation des services agrées et de retirer ou de modifier une telle désignation. Ces notifications seront faites par le canal diplomatique.

2. Dès réception de cette désignation, et de la demande d'autorisation d'exploitation formulée par l'entreprise de transport aérien, dans les formes prescrites, chaque Partie accordera l'autorisation appropriée dans un délai minimum à condition que :

   a) L'entreprise de transport aérien désignée est établie sur le territoire de la Partie qui l'a désignée.

   b) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien est exercé et assuré par la Partie qui l'a désignée ;

   c) la Partie qui a désigné le transporteur aérien est en conformité avec les dispositions prévues à l'article 7 (Sécurité) et à l'article 8 (Sûreté de l'aviation) ; et.

   d) L'entreprise de transport aérien désignée se conforme aux lois et règlements normalement applicables à l'exploitation des services aériens internationaux en vigueur dans la Partie qui a reçu la désignation.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment l'exploitation des services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord.

Article 4
Retrait, révocation et limitation de l'Autorisation d'Exploitation

4. Les autorités aéronautiques de chaque Parties auront le droit de suspendre les autorisations visées à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent accord, accordées à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie, de révoquer, suspendre ou d'imposer des conditions à de telles autorisations, temporairement ou de façon permanente au cas où :

   a) Elles ne sont pas convaincues que l'entreprise de transport aérien désignée est établie sur le territoire de la Partie qui l'a désignée ; ou

   b) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé et assuré par la Partie qui l'a désignée; ou

   c) la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien n'est pas en conformité avec les dispositions prévues à l'Articles 7 (Sécurité) et à l'Article 8 (Sûreté de l'aviation) ; or

   d) l'entreprise de transport aérien désignée ne se conforme pas aux lois et règlements normalement applicables à l'exploitation des services aériens internationaux en vigueur dans la Partie recevant la désignation.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie. Une telle consultation aura lieu dans un délai de trente (30) jours suivant la demande de consultation de l'une des Parties, à moins que les deux Parties n'en décident autrement.

Article 5
Application des lois

1. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire des aéronefs exploitant des services aériens internationaux, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de tels aéronefs sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de la compagnie de l'autre Partie.

2. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire, au séjour et à la sortie de son territoire des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier, y compris les règlements relatifs à l'immigration, aux douanes, à la santé et à la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages et marchandises transportés par les aéronefs des compagnies aériennes de l'autre Partie lors de leur présence sur le territoire de cette autre Partie.

3. Dans l'application des lois et règlements sur l'immigration, les douanes, la quarantaine et toute autre réglementation similaire, aucune Partie n'accordera de préférence à sa propre entreprise de transport aérien ou à une autre compagnie au détriment de celle de l'autre Partie exploitant des services de transport aérien similaires.

4. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés de droits de douanes et autres taxes similaires.

Article 6
Reconnaissance des Certificats

1. Aux fins de l'exploitation des services aériens convenus, chaque Partie reconnaîtra la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie et encore en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient

égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention.

2. Si les privilèges ou les conditions de délivrance des licences ou certificats mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à une personne ou à une entreprise de transport aérien désignée, pour un aéronef utilisé pour exploiter les services convenus, permettent des différences par rapport aux normes minimums établies par la Convention et si ces différences ont été notifiées à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'autre Partie peut demander des consultations entre autorités aéronautiques en vue de clarifier les pratiques justifiant ces différences.

3. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaitre, aux fins de survol ou d'atterrissage sur son propre territoire, les brevets d'aptitude ou les licences délivrés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

Article 7
Sécurité

1. Chaque Partie peut demander des consultations à tout moment concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie dans les domaines relatifs aux installations aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à leur l'exploitation. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas effectivement les normes de sécurité dans les domaines visés au paragraphe1 du présent article, qui satisfont aux normes en vigueur de la Convention, l'autre Partie doit être informée de ces constatations et des étapes jugées nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie prend alors les mesures correctives appropriées dans un délai convenu.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est également convenu que, tout aéronef exploité par une entreprise d'une

autre Partie ou en son nom, pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie, peut, pendant son séjour sur le territoire de cette Partie faire l'objet d'un contrôle par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, le but de ce contrôle est de vérifier la validité de la documentation pertinente de l'aéronef, des licences de l'équipage et que l'équipement et l'état de l'aéronef sont conformes aux normes en vigueur conformément à la Convention.

4. Lorsqu'une action urgente est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, 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 action d'une Partie conformément au paragraphe 4 ci-dessus est interrompue dès lors que les conditions ayant justifié cette action ont cessé d'exister.

6. En référence au paragraphe 2 du présent article, s'il est démontré qu'une Partie continue de ne pas se conformer aux normes de l'OACI à l'expiration du délai convenu, le Secrétaire général de l'OACI devra en être informé. Ce dernier devra également être informé ultérieurement de la résolution satisfaisante de la situation.

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 sécurité de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention sur les infractions et autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre

1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, son Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence aux aéroports desservant l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'avec toute autre convention et autre protocole relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties ont adhéré.

2. Les Partie s'accordent mutuellement, sur demande, toute assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sûreté desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. les Parties agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile établies par l'OACI et désignées comme annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux deux Parties ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire ou les exploitants d'aéronefs établis sur leur territoire et les exploitants d'aéroports établis sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions de sécurité de l'aviation. Les Parties s'informeront mutuellement des différences entre leurs pratiques et réglementations nationales et les normes de sûreté des annexes. Toute Partie peut demander à tout moment, des consultations immédiates pour discuter de telles différences.

4. Chaque Partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sûreté de l'aviation mentionnées au paragraphe 3 de cet article requises par l'autre Partie pour l'entrée, le séjour ou la sortie du territoire de cette autre Partie. Chaque Partie fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour appliquer les contrôles de sûreté aux passagers, aux équipages, aux bagages à main, aux bagages, aux marchandises et aux provisions de

bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures de sûreté raisonnable afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Chaque Partie aura le droit, dans les soixante (60) jours suivant l'avis, de permettre à ses autorités aéronautiques de procéder à une évaluation sur le territoire de l'autre Partie des mesures de sûreté mises en œuvre ou prévues par les exploitants d'aéronefs concernant les vols arrivant ou en provenance du territoire de la première Partie. Les modalités administratives pour la réalisation de ces évaluations seront convenues entre les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans délai afin de s'assurer que les évaluations seront menées rapidement.

7. Si une Partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, les Autorités Aéronautiques de la première Partie peuvent demander des consultations immédiates aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie. Ces consultations débuteront dans les quinze jours de la réception de la demande. Le défaut de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations constituera un motif de rétention, de révocation, de suspension ou d'imposition de conditions aux autorisations de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie. En cas d'urgence, ou pour empêcher d'autres infractions aux dispositions du présent article la première Partie peut prendre à tout moment des mesures provisoires.

Article 9
Redevances d'usage

1. Aucune Partie n'impose ou ne permet d'imposer au transporteur aérien de l'autre Partie des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres transporteurs aériens exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie encourage les consultations entre ses organismes compétents et les transporteurs aériens qui utilisent les installations et services si possible, par l'intermédiaire des organismes représentant les compagnies aériennes. Les usagers sont prévenus raisonnablement à l'avance de tout projet de modification des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

3. En outre chaque Partie encourage ses autorités compétentes en matière de redevance et ces utilisateurs à échanger des informations appropriées concernant les redevances d'utilisation.

Article 10
Droits de Douanes

1. Chaque Partie, sur la base de la réciprocité, exemptera l' entreprise de transport aérien désignée 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 taxes d'inspection et autres droits et taxes nationaux, non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée, sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques, les consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement régulier d'aéronef, les provisions de bord, d'autres objets tels que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout matériel imprimé portant les insignes de l'entreprise et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise désignée et destinés à être utilisés ou utilisés dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie exploitant les services convenus.

2. Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux éléments visés au paragraphe 1 ci-dessus:

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

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties à l'arrivée ou à la sortie du territoire de l'autre Partie; ou

c) embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés pour l'exploitation des services convenus ;
que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie qui accorde l'exemption, à condition que la propriété de ces articles ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée d'une Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement éliminés conformément à la réglementation douanière

Article 11
Capacités

1. Chaque Partie permettra à chaque entreprise désignée de déterminer la fréquence et la capacité des services de transport aérien qu'elle offre sur la base des règles commerciales du marché.

3. Aucune Partie ne limitera unilatéralement le volume de trafic, la fréquence ou la régularité du service ou le ou les types d'aéronef exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie sauf lorsque cela est justifié par des raisons douanières, techniques, opérationnelles, ou environnementales compatibles avec l'article 15 de la Convention.

Article 12
Tarifs

1. Les tarifs imposés pour les services aériens exploités sur la base du présent Accord seront librement établis par les compagnies aériennes et ne seront pas soumis à approbation.

2. Chaque Partie peut exiger une notification ou un dépôt auprès des autorités aéronautiques, des tarifs pratiqués pour les services de transport proposés à partir de son territoire par les compagnies aériennes désignées.

Article 13
Concurrence

1. Les Parties s'informent mutuellement, sur demande, de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, des modifications de ces lois, ainsi que de leurs objectifs particuliers, qui pourraient affecter le fonctionnement des services de transport aérien convenus dans le présent Accord et elles identifieront les autorités responsables de leur mise en œuvre.

2. Les Parties se notifient chaque fois qu'elles considèrent qu'il peut y avoir incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions liées à l'application du présent Accord.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, rien dans le présent Accord ne doit

   (a) exiger ou favoriser l'adoption d'accords entre entreprises, de décisions d'associations d'entreprises ou de pratiques concertées qui empêchent ou faussent la concurrence ;

   (b) renforcer les effets de tels accords, décisions ou pratiques concertées ; ou

   (c) déléguer aux opérateurs économiques privés la responsabilité de prendre des mesures qui empêchent, faussent ou limitent la concurrence.

Article 14
Conversion des devises et transfert des bénéfices

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

2. La conversion et le transfert de ces revenus sont autorisés conformément aux lois et règlements en vigueur et ne sont assujettis à aucun droit administratif ou de change, sauf ceux normalement appliqués par les banques pour l'exécution de ces opérations de conversion et de transfert.

3. Les dispositions du présent article ne dispensent 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 pour éviter la double imposition ou un accord spécial qui réglemente le transfert de fonds entre les Parties, ces Accords prévaudront.

Article 15
Activités commerciales

1. Chaque Partie accordera aux compagnies aériennes de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser des services aériens internationaux sur son territoire directement ou par l'intermédiaire d'agents ou d'autres intermédiaires au choix de l'entreprise de transport aérien, y compris le droit d'établir des bureaux, en ligne et hors ligne.

2. Chaque entreprise de transport aérien aura le droit de vendre des services de transports aérien dans la monnaie de chaque Partie ou, sous réserve de sa législation nationale, dans des monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne doit être libre d'acheter ce service de transport dans des devises acceptées par cette entreprise de transport aérien.

3. les entreprises désignées d'une Partie sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et le personnel commercial, opérationnel et technique requis dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

4. Les exigences en personnel peuvent, à l'option de l'entreprise de transport aérien ou des compagnies aériennes désignées d'une Partie, être satisfaites par son propre personnel ou par l'utilisation des services de toute autre organisation, société ou entreprise aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à effectuer de tels services pour d'autres compagnies aériennes.

5. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur territoire de l'autre Partie et conformément à ces lois et règlements :

   a) chaque Partie, sur la base de la réciprocité et dans un délai minimal, accordera aux représentants et aux agents visés au paragraphe 3 du présent article les autorisations d'emploi, les visas de visiteurs ou d'autres documents similaires ; et

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

Article 16
Flexibilité opérationnelle

1. Chaque entreprise de transport aérien peut, dans l'exploitation des services autorisés par le présent Accord, utiliser son propre aéronef ou un aéronef loué sans équipage, sous-loué, loué à l'heure (« échange » ou « bail par heures ») ou loué avec l'équipage (assurance et la maintenance inclus), par un contrat entre les compagnies aériennes de l'autre Partie ou des pays tiers, conformément aux lois et règlements de chaque Partie et à l'article 83 bis de la Convention. Les autorités aéronautiques des Parties concluront un Accord spécifique établissant les conditions de transfert de responsabilité pour la sécurité, tel que prévu par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Sur tout section ou sections des routes de l'annexe de l'Accord, toute entreprise de transport aérien a le droit d'effectuer un transport aérien international, y compris en vertu d'accords de partage de code avec d'autres compagnies aériennes, sans aucune limitation quant aux modifications qui pourraient être opérées à un ou plusieurs points de ces routes ou sections, en ce qui concerne le type, la taille ou le nombre d'aéronefs exploités, à condition que le transport au-delà de tels points soit une continuation du transport depuis le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et, dans la direction opposée, le transport vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit une continuation du transport au-delà de ce point.

Article 17
Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie fourniront ou amèneront la ou les entreprises désignées à fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur demande, des relevés périodiques ou autres documents de statistiques qui peuvent être raisonnablement demandés.

Article 18
Approbation des programmes horaires

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie doit soumettre son programme de vols prévus pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie au moins trente (30) jours avant l'exploitation des services agréés. La même procédure s'applique à toute modification de celui-ci.

2. Pour l'exploitation de vols supplémentaires par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur les services aériens convenus, en dehors du programme approuvé, cette entreprise de transport aérien sollicitera l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces demandes d'autorisation doivent généralement être soumises au moins cinq (5) jours ouvrables avant l'exploitation de tels vols.

Article 19
Consultations

1. Chacune des Parties peut, à tout moment, demander des consultations relatives à l'interprétation, à l'application, à la mise en œuvre ou à la modification du présent Accord ou à la conformité de celui-ci.

2. Ces consultations, qui peuvent se faire par discussion ou par correspondance, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie reçoit une demande écrite, sauf accord contraire des Parties.

Article 20
Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforcent d'abord de le régler par des consultations et des négociations.

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

Article 21
Modifications

Les amendements au présent Accord entreront en vigueur conformément à la procédure visée à l'article 25.

Article 22
Accords multilatéraux

Si un Accord multilatéral relatif au transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties, le présent Accord sera modifié de manière à être conforme aux dispositions de cet Accord multilatéral.

Article 23
Dénonciation

Chacune des Parties 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'OACI. Le

présent Accord prendra fin à minuit, heure locale de la Partie ayant reçu notification immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de notification par l'autre Partie, à moins que l'avis ne soit retiré par accord mutuel avant la fin de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après réception de l'avis par l'OACI.

Article 24
Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification de celui-ci seront enregistrés après sa signature auprès de l'OACI par la Partie sur le territoire duquel le présent Accord a été signé, ou selon les termes convenus par les Parties.

Article 25
Entrée en vigueur

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Abidjan le 13 octobre 2017, en trois exemplaires en langue française, portugaise et anglaise, tous les textes faisant également foi.
En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la
République de Côte d'Ivoire

Marcel AMON-TANOH
Ministre des Affaires Etrangères

Pour le Gouvernement de la
Republique Federative du Brésil

Aloysio NUNES FERREIRA
Ministre des Relations Extérieures

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignées par la Côte d'Ivoire :

Points de départ	Points Intermediaires	Destination	Points au delà
Points en Côte d'Ivoire	Tous points	Tous points au Brésil	Tous points

Routes à exploiter par la ou les compagnies aériennes désignées par le Brésil:

Points de départ	Points Intermediaires	Destination	Points au delà
Points au Brésil	Tous points	Tous points en Côte d'Ivoire	Tous points

NOTE/

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties peuvent, sur tout ou partie des vols et de leur choix:

   a. exploiter des vols dans une direction ou dans les deux directions;

   b. combiner différents numéros de vol sur un même service;

   c. desservir des points intermédiaires et des points au-delà et des points dans les territoires des Parties sur les routes dans toute combinaison et dans n'importe quel ordre, sans droits de cabotage ;

   d. omettre des escales en un ou plusieurs points ; et

e. transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre de ses aéronefs en tout point sur les routes sans limitation directionnelle ou géographique et sans perte d'un quelconque droit de trafic autre que ceux permis par le présent Accord, étant entendu que le transport est une partie du service qui dessert un point dans le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

2. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté sera examiné au cas par cas par les Autorités Aéronautiques des deux Parties.