

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Brasilia le 04 octobre 2009

Le Gouvernement de la Région wallonne,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}

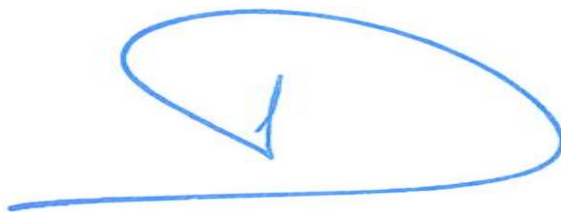
L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Brasilia le 04 octobre 2009, sortira son plein et entier effet.

Article 2

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 2, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Brasilia le 04 octobre 2009 entre sortiront leur plein et entier effet.

Namur, le

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, de la Recherche
et du Bien-être animal,*



ADRIEN DOLIMONT

**Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du
Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au
transport aérien, et l'Annexe, signés à Brasilia le 04 octobre 2009**

Exposé des motifs

A. Contexte et objet de l'Accord

Le Royaume de Belgique et la République fédérative du Brésil ont signé, le 4 octobre 2009, un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien.

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Symbole de liberté, d'infini, les cieux ne sont pas l'univers sans entraves que l'on imagine. Sur le plan juridique, « l'espace aérien » reste le domaine des États.

L'article 1er de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, annonce que chaque État dispose de la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Depuis lors, l'important développement du trafic aérien international a été rendu possible par la conclusion de milliers d'accords bilatéraux de par le monde, par lesquels la desserte d'un pays par la ou les compagnies aériennes de l'autre est autorisée, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

Aujourd'hui encore, ces accords aériens s'inspirent largement de cette Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) instaurée par cette même Convention. Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits « Ciel ouvert », ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne. Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les États membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République fédérative du Brésil, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens. Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Bruxelles les 19 et 20 mai 2008 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique). Il remplace l'accord aérien bilatéral du 18 novembre 1999 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

L'Accord a été signé le 4 octobre 2009 à Bruxelles. En plus du parlement fédéral, l'Accord doit être adopté également par les parlements des 3 régions. Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique),

tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes » annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit :

- pour les parties contractantes, essentiellement des aspects: certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur ;
- pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects : octroi des droits de trafic; assistance en escale; capacité et approbation des programmes d'exploitation ; tarifs; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante; rupture de charge et accords de partage de codes.

Sur le plan diplomatique et économique, cet accord aérien contribue au rayonnement de la Belgique dans le monde et à son attrait. Il offre des opportunités tant aux transporteurs aériens qu'aux aéroports ou entreprises sous-traitantes.

Il est potentiellement créateur d'emplois et permet d'envisager, pour les passagers, des liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans devoir passer par d'autres pays pour y effectuer un transfert sur une autre compagnie aérienne. Les opérateurs fret bénéficient également de cette opportunité.

Cet accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'État. Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

B. Le contenu de l'Accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireuses de conclure un accord complémentaire à ladite Convention afin de promouvoir des services aériens entre les deux pays. Les parties réaffirment qu'elles assureront un très haut niveau de sûreté et de sécurité pour ces opérations aériennes.

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui signé à Brasilia le 18 novembre 1999. Cet accord est suivi de 23 articles et d'une Annexe dénommée « Tableau des Routes » faisant partie intégrante de celui-ci.

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'Accord.

L'article 2 fixe les droits accordés. Il s'agit en l'occurrence des : droit de survol, droit d'escale et de transit, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est en revanche explicitement exclu.

L'article 3 précise que chaque Partie peut désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation). Il explicite également la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles elle doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres, de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire, et en particulier la notion de « droit d'établissement », est mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet accord, en conformité avec ses obligations européennes, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que ces dernières sont établies en Belgique. Le Brésil fait, de son côté, uniquement référence au droit applicable en République fédérative du Brésil pour la désignation de ses entreprises de transport aérien.

L'article 4 dispose que les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, les autorisations mentionnées à l'article 3.

L'article 5 rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie, au transit ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être exercées sans discrimination.

L'article 6 assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des parties contractantes.

L'article 7 définit les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

L'article 8 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire. Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelées.

L'article 9 établit que les redevances d'usage imposées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie.

L'article 10 permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie ou le choix de sous-traiter ces services à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente. Dans tous les cas, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire par rapport aux autres transporteurs aériens internationaux.

L'article 11 définit les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les entreprises de transport aérien désignées bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services aériens convenus. Il précise aussi que les programmes d'exploitation

devront être soumis pour approbation préalable aux autorités aéronautiques des deux Parties, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

L'article 13 permet la rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie, en substituant un aéronef par un autre aéronef afin de poursuivre sa route au-delà. Les conditions sont détaillées.

L'article 14 traite de la fixation des tarifs. Ceux-ci doivent être établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les intérêts des usagers. Les Parties conviennent toutefois d'accorder une attention particulière aux tarifs qui paraîtraient discriminatoires, indûment élevés ou artificiellement bas. Les autorités aéronautiques peuvent en outre exiger la notification ou le dépôt des tarifs au maximum 30 jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Les conditions et modalités d'une éventuelle désapprobation de ces tarifs sont détaillées.

L'article 15 autorise les entreprises de transport aérien à convertir et transférer à l'étranger l'excédent des recettes, provenant de la vente de services de transport aérien, sur les sommes dépensées localement, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

L'article 16 permet aux entreprises de transport aérien désignées de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Il autorise également, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, les besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services.

L'article 17 veille à assurer l'information mutuelle entre Parties Contractantes (autorisations, certificats, statistiques, etc..).

L'article 18 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis.

L'article 19 établit que les éventuels différends doivent prioritairement faire l'objet de négociations directes entre autorités aéronautiques des deux Parties. En cas d'échec elles seront réglées par voie de consultations diplomatiques.

L'article 20 détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

L'article 21 complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'article 22 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'article 23 établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord. Par le même échange de notes, l'Accord précédent et ses annexes, cesseront de produire leurs effets. L'Annexe (« Tableau des routes ») détermine les points (aéroports) au départ, via ou vers lesquelles (dans les deux pays contractants ou ailleurs) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'accord. Ce tableau des routes présente des routes différentes pour les services passagers et les services fret. En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation de services aériens au départ ou vers tout aéroport en Belgique, tant pour les transporteurs désignés brésiliens que communautaires. Par contre, l'accès aux aéroports brésiliens est limité pour les transporteurs désignés communautaires à Rio de Janeiro et Sao Paulo pour les services passagers et à ces mêmes aéroports plus deux autres, à désigner ultérieurement, pour les services fret.

Les points intermédiaires et au-delà de la route peuvent être librement choisis pour les services fret mais restent limités et déterminés dans le tableau des routes pour les services passagers. L'Annexe précise également que les deux Parties sont habilitées à exploiter sept fréquences hebdomadaires pour les services passagers mixtes et sept fréquences hebdomadaires pour l'ensemble des services fret.

C. Nature de la convention sur le plan interne

Lors de sa réunion du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de Politique étrangère (CIPE) a accepté qu'un certain nombre d'accords aériens bilatéraux paraphés au nom du Royaume de Belgique soient uniquement signés par l'autorité fédérale à condition que ces accords, après signature, soient considérés comme des traités mixtes. Le groupe de travail traités mixtes (GTTM), organe consultatif de la CIPE, prenait acte le 16 février 2017 de la décision de la CIPE de considérer les présents accords comme des traités mixtes. Tant l'autorité fédérale que les régions sont respectivement considérées comme étant compétentes.

Les articles 9 (droits d'utilisation) et 10 (assistance en escale) ont directement ou indirectement trait aux compétences des régions, en particulier celles mentionnées à l'art. 6, § 1er, X, 7° LSRI (« l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National »). L'inclusion de ces dispositions dans l'accord est imposée par l'UE, mais ne crée pas d'obligations supplémentaires pour les régions.

D. Commentaires des articles du décret d'assentiment

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 2

Cet article concerne les modalités de modifications à l'Annexe à l'Accord.

Signé le
4/10/2008

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

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

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL,

(dénommés ci-après « les Parties »),

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

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

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

ARTICLE 1

DÉFINITIONS

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

- a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et toute modification apportée aux Annexes ou à la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94, pour autant que lesdites Annexes et modifications aient été adoptées par les Parties;
- b) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son Annexe, ainsi que toute modification apportée audit Accord ou à ladite Annexe;
- c) le terme « autorités aéronautiques » désigne: dans le cas de la République fédérative du Brésil, l'Autorité de l'Aviation Civile, constituée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et dans le cas du Royaume de Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Transport aérien, ou, pour les deux Parties, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions exercées actuellement par les autorités susmentionnées;
- d) les termes « territoire », « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans les Articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme « entreprise de transport aérien désignée » signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord;
- f) le terme « services convenus » désigne les services aériens établis pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;
- g) le terme « tarifs » désigne l'une des notions suivantes:
 - (i) la valeur à payer à une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages pour les services aériens fournis, ainsi que les commissions et les conditions applicables en relation avec les services aériens;
 - (ii) le fret à payer à une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (excepté le transport du courrier) pour les services aériens fournis;
 - (iii) les conditions auxquelles de tels tarifs de transport de passagers et de fret sont disponibles ou applicables, en ce compris tous avantages liés aux dits tarifs;
 - (iv) la valeur d'une commission payée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien émises par cet agent pour le transport sur les services aériens;
- h) le terme « rupture de charge » désigne l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service puisse être offert, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité similaire ou inférieure à ceux utilisés sur une autre section de la route;

- i) les termes « équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange » ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention;
- j) le terme " droit d'utilisation " désigne une taxe réclamée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations et de services aéroportuaires, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation;
- k) les références faites dans le présent Accord aux « ressortissants du Royaume de Belgique » s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne;
- l) les références faites dans le présent Accord aux « entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique » s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.

ARTICLE 2

OCTROI DE DROITS

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie accordera à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par cette autre Partie:
 - a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y atterrir;
 - b) le droit de faire des escales non commerciales dans le territoire de l'autre Partie; et
 - c) le droit d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international aux points des routes spécifiées dans l'Annexe, de façon séparée ou combinée.
2. Aucune disposition du paragraphe 1^{er} du présent Article ne pourra être interprétée comme concédant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés moyennant rémunération et destinés à un autre point du territoire de ladite Partie.

ARTICLE 3

DÉSIGNATION ET AUTORISATION D'ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

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

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

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

- (i) l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen; et
- (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et
- (iii) l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, et effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces États; et

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

- (i) l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République fédérative du Brésil et possède une licence conformément au droit applicable de la République fédérative du Brésil; et
- (ii) la République fédérative du Brésil exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien; et
- (iii) l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la République fédérative du Brésil et/ou des ressortissants de la République fédérative du Brésil, et soit effectivement contrôlée par cet État et/ou ses ressortissants;

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

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

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

ARTICLE 4

RÉVOCATION OU SUSPENSION D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION

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

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

- (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen; ou
- (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est ni exercé ni maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation; ou
- (iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de la Communauté européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces États; ou
- (iv) l'entreprise de transport aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République fédérative du Brésil et un autre État membre, et la République fédérative du Brésil démontre qu'en exerçant les droits de trafic résultant du présent Accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre État membre, l'entreprise de transport aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par l'autre accord; ou
- (v) l'entreprise de transport aérien est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre avec lequel la République fédérative du Brésil n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif à des services aériens, et l'entreprise de transport aérien désignée par la République fédérative du Brésil s'est vu refuser les droits de trafic vers ledit État membre.

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

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

- (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République fédérative du Brésil ou ne possède pas une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de la République fédérative du Brésil; ou
- (ii) la République fédérative du Brésil n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien; ou

- (iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la République fédérative du Brésil et/ou des ressortissants de la République fédérative du Brésil, ou n'est pas effectivement contrôlée à tout moment par cet Etat et/ou ses ressortissants;
 - c) au cas où cette entreprise de transport aérien ne serait pas en mesure de répondre aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui accorde ces droits; et
 - d) au cas où les normes prévues dans le présent Accord, spécialement aux Articles 7 et 8, ne seraient pas maintenues en vigueur ni appliquées.
2. A moins qu'il ne soit indispensable de recourir immédiatement à la révocation, à la suspension ou à la fixation de conditions comme prévu au paragraphe 1^{er} du présent Article pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie. De telles consultations seront tenues avant l'expiration de trente (30) jours suivant la demande exprimée par une Partie, sauf disposition contraire entre les Parties.

ARTICLE 5

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie.
2. Les lois et règlements de l'une des Parties régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, et par ses équipages et passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.
3. Aucune des Parties n'accordera de traitement plus favorable à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations sous son contrôle.

ARTICLE 6

CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties et non périmés seront reconnus par l'autre Partie pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, pour autant que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.
2. Chaque Partie se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.
3. Lorsque les certificats, brevets ou licences visés au paragraphe 1^{er} du présent Article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie pourront demander une consultation conformément à l'Article 18 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 4 du présent Accord.

ARTICLE 7

SÉCURITÉ

1. Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans des domaines qui se rapportent aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.
2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans les domaines visés au paragraphe 1^{er} qui satisfont aux normes établies à ce moment conformément à la Convention, l'autre Partie sera informée de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes OACI. L'autre Partie prendra alors les mesures correctives qui s'imposent dans une période convenue.
3. Conformément à l'Article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable. Indépendamment des obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, cette inspection a pour but de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, conformément aux normes établies à ce moment en vertu de la Convention.

4. Lorsqu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chacune des Parties se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.
5. Il sera mis fin à toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec le paragraphe 4 ci-dessus dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.
6. En référence au paragraphe 2, s'il est établi qu'une Partie reste en non-conformité avec les normes OACI à l'expiration de la période convenue, le Secrétaire Général de l'OACI devrait en être avisé. Ce dernier devrait également être informé de la résolution satisfaisante ultérieure de la situation.
7. Lorsque le Royaume de Belgique a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire a été exercé et maintenu par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République fédérative du Brésil en vertu du présent Article s'appliqueront de manière égale pour la maintenance, l'exercice ou l'application de normes de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et pour l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

ARTICLE 8

SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger l'aviation civile contre tout acte illicite pour en promouvoir la sûreté fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations en général résultant du droit international, les Parties se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi qu'aux dispositions de toute autre Convention concernant la sûreté de l'Aviation civile ratifiée par elles.
2. Les Parties s'accordent mutuellement à fournir, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ses aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Dans le cadre de leurs relations, les Parties se conforment aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire et, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants qui sont établis sur son territoire et détiennent une licence d'exploitation conformément au droit communautaire européen, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie concernée. Chaque Partie informe préalablement l'autre Partie de son intention de notifier toute différence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie s'engage à exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les dispositions en matière de sûreté de l'aviation pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie, conformément au droit en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la Belgique, le droit communautaire européen, conformément à l'Article 5 du présent Accord. Chaque Partie s'assure que des mesures appropriées sont effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises ainsi que des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie lui adressera en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures spéciales de sûreté raisonnables et proportionnées. Dans ce cas, de telles mesures devront être discutées en détail, leurs coûts évalués et partagés par les deux Parties.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident impliquant la capture illicite d'aéronefs civils, ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.
6. Si une Partie omet de se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent Article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie ont le droit de demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 4 du présent Accord.

ARTICLE 9

DROITS D'UTILISATION

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de cette autre Partie ne seront pas supérieurs à ceux imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie assurant des services internationaux réguliers analogues.
2. Chaque Partie encouragera la tenue de consultations sur ces droits d'utilisation entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien désignées utilisant les installations et les services offerts par lesdites autorités, par l'intermédiaire, si possible, des organisations représentatives de ces entreprises de transport aérien. Toutes propositions de changement des droits d'utilisation seront communiquées aux utilisateurs avec un préavis raisonnable afin de leur permettre de donner leur avis avant que les changements ne prennent effet.

ARTICLE 10

ASSISTANCE EN ESCALE

1. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit communautaire européen, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie.
2. Dans les cas où ces lois et règlements limitent ou excluent l'auto-assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 11

DROITS DE DOUANE ET IMPÔTS

1. Chaque Partie exempte, sur base de réciprocité et dans toute la mesure du possible en vertu de son droit national, une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie des restrictions à l'importation, droits de douane, impôts, frais d'inspection et autres charges et droits nationaux, régionaux ou locaux, non basés sur le coût des services rendus à l'arrivée, sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, les tabacs et autres produits destinés à être vendus en quantités limitées aux passagers durant le vol) et d'autres biens destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie exploitant les services convenus, ainsi que d'autres biens comme les billets de vol, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée.
2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux produits visés au paragraphe 1^{er} du présent Article, que ces produits soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de l'autre Partie accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas vendus sur le territoire de la Partie qui a accordé l'exemption;
 - b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties à partir de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie jusqu'au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement aérien normal des aéronefs, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.
4. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent Article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie, des produits spécifiés au paragraphe 1^{er} du présent Article.

ARTICLE 12

CAPACITÉ

1. La capacité totale à fournir sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties sera approuvée entre les autorités aéronautiques des deux Parties.
2. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties bénéficieront de possibilités de concurrence justes et égales dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
3. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.
4. Les services convenus à assurer par les entreprises de transport aérien désignées des Parties auront pour caractéristique d'être étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité appropriée pour répondre aux besoins de trafic courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre les territoires des deux Parties.
5. Le transport des passagers et des marchandises, y compris du courrier, embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien, sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:
 - a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - b) aux exigences du trafic de la région dans laquelle les services convenus sont assurés, compte tenu des autres services assurés par les entreprises de transport aérien des Etats faisant partie de la région; et
 - c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services aériens long-courriers.

6. Au plus tard trente (30) jours avant la date à laquelle l'exploitation des services convenus prend cours, les entreprises de transport aérien désignées soumettront leurs programmes d'exploitation, pour approbation, aux autorités aéronautiques des deux Parties. Ces programmes d'exploitation indiqueront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit moyennant le consentement des autorités aéronautiques.

ARTICLE 13

RUPTURE DE CHARGE

Une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties peut substituer un aéronef par un autre sur le territoire de l'autre Partie pour les points au-delà, aux conditions suivantes:

- a) la substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité;
- b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;
- c) l'entreprise de transport aérien ne peut se présenter au public, par voie de publicité, comme offrant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronefs, sauf stipulation contraire dans l'Annexe au présent Accord;
- d) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie où s'effectue le changement d'aéronef, un seul vol peut être échangé contre un vol, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie n'autorisent plusieurs vols.

ARTICLE 14

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie sur les services visés par le présent Accord sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les intérêts des usagers, le coût d'exploitation, les caractéristiques du service, un bénéfice raisonnable, les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien, et d'autres considérations commerciales relatives au marché.
2. Les Parties conviennent d'accorder une attention particulière aux tarifs qui pourraient être inadmissibles parce qu'ils paraissent excessivement discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou encore prédateurs.

3. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties proposent d'appliquer pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. La notification ou le dépôt peut être exigé au maximum trente (30) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit.
4. Chaque Partie a le droit d'approuver ou de désapprouver les tarifs applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux Parties qui commence sur son propre territoire. Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un état tiers, sur les services visés par le présent Accord, sont assujettis aux modalités d'approbation de l'autre Partie. Ni l'une ni l'autre des Parties ne prend de dispositions unilatérales pour empêcher la mise en application de tarifs proposés ou le maintien de tarifs déjà en vigueur applicables au transport aller simple ou aller-retour entre les territoires des deux Parties, qui commence sur le territoire de l'autre Partie.
5. L'approbation des tarifs résultant des dispositions du paragraphe 4 ci-dessus peut être donnée expressément par l'une ou l'autre Partie à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien qui ont déposé les tarifs. Cependant, si la Partie concernée n'a pas notifié par écrit à l'autre Partie sa désapprobation sur ces tarifs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie dans les trente (30) jours qui ont suivi la date de soumission, les tarifs concernés sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit conformément au paragraphe 3, les Parties peuvent convenir de réduire en conséquence le délai dans lequel une désapprobation éventuelle sera donnée.
6. Lorsque l'une ou l'autre Partie estime qu'un tarif pour le transport vers son territoire entre dans les catégories décrites au paragraphe 2 ci-dessus, cette Partie donne un avis d'insatisfaction à l'autre Partie le plus tôt possible et au moins dans les trente (30) jours de la date de notification ou de dépôt du tarif, et elle peut se prévaloir des procédures de consultation exposées au paragraphe 7 ci-dessous.
7. Chaque Partie peut demander des consultations concernant tout tarif d'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour des services visés par le présent Accord, y compris dans le cas où le tarif en question a fait l'objet d'un avis de désapprobation ou d'insatisfaction. Ces consultations auront lieu dans un délai maximal de soixante (60) jours après réception de la demande. Les Parties coopéreront en vue de réunir les renseignements nécessaires au règlement raisonné des questions en cause. Si les Parties parviennent à un accord, chaque Partie fait de son mieux pour le mettre en application. Si aucun accord n'est conclu, la décision de la Partie sur le territoire de laquelle le transport commence l'emporte.
8. Un tarif établi selon les dispositions de la présente clause demeure en vigueur, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou jusqu'à l'approbation d'un nouveau tarif. Toutefois, la durée de validité d'un tarif ne peut être prolongée de plus de 6 mois après le délai initialement fixé, à moins que les Parties ne donnent leur assentiment. Lorsqu'un tarif a été approuvé sans prévoir de date d'expiration, et lorsqu'aucun nouveau tarif n'a été déposé et approuvé, ce tarif restera en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre des Parties notifie le retrait de son approbation, de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien concernées. Ledit retrait ne peut prendre effet qu'après préavis de trente (30) jours au moins.
9. Les Parties veilleront à ce qu'il existe dans leur juridiction un mécanisme actif et efficace d'enquête sur les violations, par toute entreprise de transport aérien, tout agent commercial de passagers ou de fret, tout voyageur ou tout transitaire, des tarifs établis conformément au présent Article. En outre, elles veillent à ce que la violation desdits tarifs reste passible de sanctions dissuasives, sur une base uniforme et non discriminatoire.

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

ARTICLE 15

CONVERSION DES DEVICES ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Chaque Partie autorise l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur demande, à convertir et transférer à l'étranger, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien qui dépassent les sommes dépensées localement, cette conversion et ce transfert étant autorisés rapidement au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert.
2. La conversion et le transfert de ces recettes sont permis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables et ne sont assujettis à aucune taxe administrative ou de change hormis celles que les banques demandent normalement pour de telles conversions et transferts.
3. Les dispositions du présent Article n'exemptent pas les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des droits, taxes et impôts auxquels elles sont soumises.
4. En cas d'accord spécial entre les Parties pour éviter la double imposition ou en cas d'accord spécial réglant le transfert de recettes entre les Parties, de tels accords prévaudront.

ARTICLE 16

VENTE ET COMMERCIALISATION DE SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser sur son territoire des services aériens internationaux directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par l'entreprise de transport aérien, y compris le droit d'établir des bureaux sur réseau et hors réseau.
2. Chaque entreprise de transport aérien aura le droit de vendre des services de transport dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve de ses dispositions législatives et réglementaires nationales, en devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne sera libre d'acheter ces services de transport en devises acceptées par cette entreprise de transport aérien.
3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie seront autorisées, sur une base de réciprocité, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leurs personnels commercial, opérationnel et technique nécessaires dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
4. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie peuvent à leur choix combler ces besoins en recourant à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant des activités sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services pour d'autres entreprises de transport aérien.

5. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie, dans le cadre desquels:
 - a) chaque Partie, sur une base de réciprocité et avec le délai minimal, accordera aux représentants et au personnel visés au paragraphe 3 les autorisations d'emploi, visas de visiteur ou autres documents similaires nécessaires; et
 - b) les deux Parties faciliteront et accéléreront les formalités relatives aux autorisations d'emploi pour le personnel exécutant certaines tâches temporaires d'une durée qui ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours.

ARTICLE 17

ECHANGE D'INFORMATION

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties échangeront, dans toute la mesure du possible, des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées en vue de l'exploitation de services à destination, ou en provenance du territoire de l'autre Partie ou faisant escale sur ce dernier, et émettront également des copies des certificats et autorisations en cours pour les services aériens sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les exemptions et les tableaux des services autorisés.
2. Chaque Partie veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse, le plus rapidement possible, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, des copies des tarifs, tableaux et modifications, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autres informations requises prouvant aux autorités aéronautiques de l'autre Partie que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.
3. Chaque Partie veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, à sa demande, les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties se consulteront régulièrement afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions relatives à l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.
2. Sauf entente contraire entre les Parties, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

ARTICLE 19

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

1. Toute modification au présent Accord convenue entre les Parties conformément à l'Article 18 (Consultations) entrera en vigueur à une date à déterminer par échange de notes diplomatiques, indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été terminées par les deux Parties.
2. Toute modification de l'annexe peut être faite par accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties et entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 21

DÉNONCIATION

1. Chacune des Parties peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification sera réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 22

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 23

ENTRÉE EN VIGUEUR

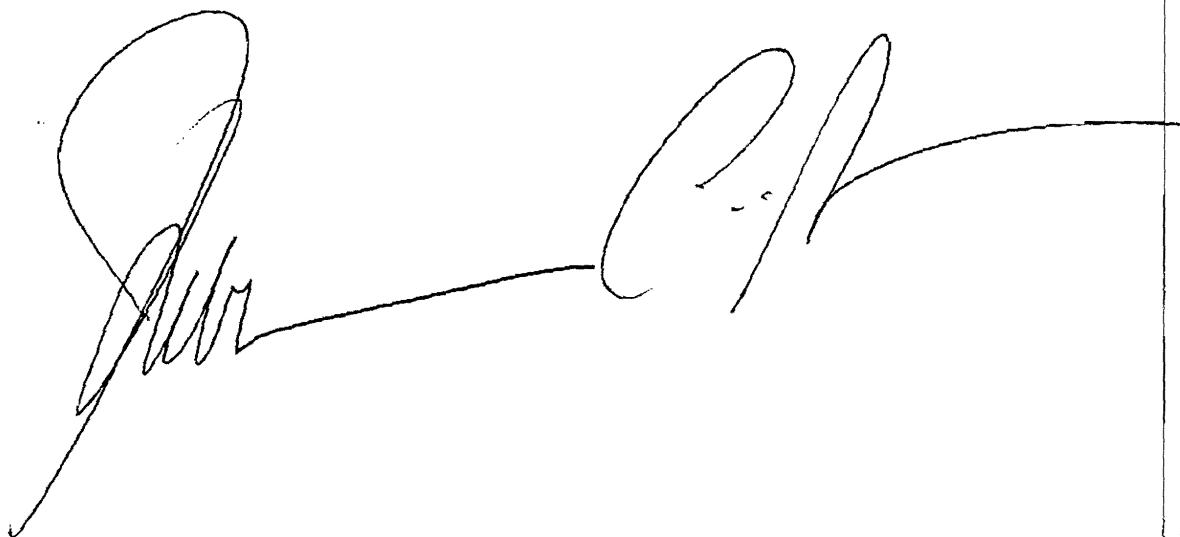
1. Le présent Accord entrera en vigueur à une date à déterminer par un échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les procédures internes nécessaires ont été accomplies par les deux Parties.
2. Par le même échange de notes, l'Accord signé par les Parties le 18 novembre 1999 et ses Annexes, cesseront de produire leurs effets.

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

FAIT en deux copies originales à Bruxelles, le 4 octobre 2009, en anglais, français, néerlandais et portugais, les 4 textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte en anglais prévaudra.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE:**

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE
DU BRÉSIL:**

The image shows two handwritten signatures. The signature on the left is for the Government of Belgium, and the signature on the right is for the Government of the Federative Republic of Brazil. Both signatures are written in black ink and are connected by a horizontal line.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la Belgique pour les services passagers

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Brésil	Points au-delà
Points en Belgique	2 points sur la route directe (Atlantique Sud et Afrique, avec exclusion de l'Europe) à désigner ultérieurement. Zurich* ou tout autre point en Suisse *	Rio de Janeiro et São Paulo (tous deux points co-terminaux)	Buenos Aires Montevideo Santiago de Chile

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

2. Routes du Brésil pour les services passagers

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

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

3. Routes de la Belgique pour les services cargo

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

**à l'exception de Guarulhos*

4. Routes du Brésil pour les services cargo

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

NOTES:

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les desservir dans un ordre différent sur un vol quelconque ou tous les vols, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.
 2. Les entreprises de transport aérien désignées ne sont pas autorisées à substituer ou desservir des points au-delà comme points intermédiaires ou des points intermédiaires comme points au-delà.
 3. Les deux Parties sont habilitées à exploiter 7 (sept) fréquences hebdomadaires sur services mixtes et 7 (sept) fréquences hebdomadaires sur l'ensemble des services cargo.
 4. Les dispositions relatives à l'exercice des droits de trafic de 5^{ème} liberté s'appliqueront comme indiqué au paragraphe 2 du Protocole d'accord du 29 octobre 1992 au point au-delà supplémentaire en Chine sur la route du Brésil:
"la 5^{ème} liberté, réservée à la desserte de 3 points au-delà du Brésil et au-delà de la Belgique, sera exercée entre les Parties, avec une limitation à un quota de 30% (trente pour cent) du trafic de 3^{ème} et 4^{ème} libertés entre la Belgique et le Brésil et vice-versa, par l'entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation des services. Ce quota sera calculé chaque année et se fondera sur l'exercice des droits de 3^{ème} et 4^{ème} libertés au cours des 12 (douze) mois précédents".
 5. Sur la route belge, les droits de 5^{ème} liberté ne seront pas exercés entre Zurich, ou un autre point en Suisse, et le Brésil. En outre, l'exercice des droits de 5^{ème} liberté sur les 2 points intermédiaires de chaque Partie sera subordonné à un accord commercial entre les entreprises de transport aérien désignées.
-

COPIE CERTIFIÉE CONFORME À L'ORIGINAL
MET HET ORIGINEEL EENSLUIDEND VERKLAARD AFSCHRIFT
Bruxelles.
Brussel,

06 -10- 2009

Le Chef du Service des Traités du
Service Public Fédéral Affaires Étrangères de Belgique
Het Hoofd van de Dienst Verdragen van de
Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België

