

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 maart 2019

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen de regering van het Koninkrijk België
en de regering van de Federale Republiek
Brazilië betreffende luchtdiensten,
gedaan te Brussel
op 4 oktober 2009**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	12
Advies van de Raad van State	13
Wetsontwerp	23
Overeenkomst (Engelse versie)	25
Overeenkomst (Nederlandse versie)	44
Overeenkomst (Franse versie)	65

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 1°, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER
2013 WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 mars 2019

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord
entre le gouvernement du Royaume
de Belgique et le gouvernement
de la République fédérative du Brésil
relatif aux services aériens, fait à Bruxelles
le 4 octobre 2009**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	12
Avis du Conseil d'État	13
Projet de loi	23
Accord (version anglaise)	25
Accord (version néerlandaise)	44
Accord (version française)	65

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1^{er}, 1°, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

De regering heeft dit wetsontwerp op 5 maart 2019 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 5 mars 2019.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 13 maart 2019 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 13 mars 2019.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Overeenkomst tussen België en Brazilië betreffende luchtdiensten.

De overeenkomst houdt rekening met de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de open sky-rechtszaken, die de lidstaten nu verplichten hun bilaterale overeenkomsten aan het communautair recht aan te passen.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 18 november 1999 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord entre la Belgique et le Brésil relatif aux services aériens.

Il tient compte des arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits "Ciel ouvert", imposant aux États membres la mise en conformité de leurs accords bilatéraux avec le droit communautaire.

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.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING VAN HET AKKOORD

Het Koninkrijk België en de Federale Republiek Brazilië hebben op 4 oktober 2009 een nieuwe bilaterale overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend. Deze overeenkomst wordt nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en on-eindigheid is het luchtruim niet zo vrij als we het ons voorstellen.

Op juridisch vlak blijft het “luchtruim” het domein van de staten. Artikel 1 van het Verdrag van Chicago (7 december 1944), de hoeksteen van de gehele organisatie van de wereldwijde burgerluchtvaart, bepaalt dat “elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied”.

De buitengewone ontwikkeling van het internationale luchtverkeer is mogelijk sindsdien, dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen alle landen ter wereld, waardoor de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappijen van een ander land is toegestaan, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich nog vandaag op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (*International Civil Aviation Organization*), die door dit Verdrag werd opgericht.

De arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de *open sky*-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze met het communautair recht niet overeenstemden) en hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een extern beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart.

De lidstaten moeten dus rekening houden met deze nieuwe dimensie bij de ondertekening van nieuwe bilaterale overeenkomsten of moeten over de bestaande overeenkomsten opnieuw onderhandelen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL 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. Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants en vue de sa ratification.

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 1^{er} de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, dispose que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Depuis lors, l'extraordinaire 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.

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Federale Republiek Brazilië

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Federale Republiek Brazilië maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 19 en 20 mei 2008 te Brussel tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 18 november 1999 waarvan meerder clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met de communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belangstellenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

De overeenkomst werd op 4 oktober 2009 te Brussel ondertekend.

Overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet wordt deze overeenkomst nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De Overeenkomst moet ook goedgekeurd worden door de parlementen van de 3 gewesten.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République fédérative du Brésil

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.

Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment de la Chambre des représentants.

L'Accord doit être approuvé 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

de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

de verlening van verkeersrechten, de grondaafhandeling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, de verandering van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen.

Op diplomatiek en economisch gebied draagt deze overeenkomst bij tot de uitstraling en de aantrekkelijkheid van België. Ze biedt opportuniteiten zowel aan de luchtvaartmaatschappijen als aan de luchthavens of onderaannemers.

Ze creëert werkgelegenheid en vergroot de mogelijkheden, zowel voor de reizigers als voor het vrachtvervoer, om rechtstreeks te kunnen vliegen van of naar België, zonder verplichte doorgang via buitenlandse luchthavens en zonder verandering van vliegtuig.

Deze overeenkomst verbindt niet persoonlijk de burger en heeft geen impact op de staatsbegroting.

Er wordt rekening gehouden met de belangen van de Gewesten door geen onderscheid te maken tussen de Belgische luchthavens, in termen van toegang en bediening. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kiezen zelf welke luchthaven ze willen aandoen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte dat stelt dat beide landen partijen zijn bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de Internationale Burgerluchtvaart en dat ze verlangen een aanvullende overeenkomst te sluiten om luchtvaartdiensten tussen hun respectieve grondgebied en verder uit te voeren. De partijen benadrukken dat zij een heel hoog niveau van veiligheid en beveiliging garanderen.

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.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

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.

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale overeenkomst de luchtvaartovereenkomst die op 18 november 1999 te Brasilia werd ondertekend.

De overeenkomst telt door 23 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Artikel 2 bepaalt de toegekende rechten: het recht om over het grondgebied te vliegen, het recht op tussenlandingen en op doorreis, het recht om passagiers aan boord te nemen of aan land af te zetten. Cabotage wordt niettemin uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 3 stelt dat elke Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen (stelsel van eenvoudige aanwijzing). Dit artikel legt ook uit hoe een luchtvaartmaatschappij kan worden aangewezen en bepaalt aan welke voorwaarden ze moet voldoen. Dit artikel houdt rekening met de Europese voorschriften waarbij de lidstaten de aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken. De nadruk wordt gelegd op het communautair aspect en meer bepaald op het begrip van "vestigingsrecht". België is aldus gemachtigd, conform zijn Europese verplichtingen, om een of meer dan een communautaire luchtvaartmaatschappij aan te wijzen, voor zover ze in België is gevestigd. Brazilië refereert naar het recht dat in de Federale Republiek Brazilië van toepassing is voor de aanwijzing van haar luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 4 stelt dat de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht hebben om de in artikel 3 bedoelde vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of eraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 5 stelt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij doorreis, binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven. Ze moeten zonder enige discriminatie worden toegepast.

Artikel 6 waarborgt de wederzijdse erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, van de bewijzen van geschiktheid en van de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de wetgeving en de regels van een van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 7 definieert de veiligheidsnormen in verband met de luchtvaartinstallaties, de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een

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 1er 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 par contre 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

van de Overeenkomstsluitende Partijen op haar grondgebied een platforminspectie van een luchtvaartuig van de andere Overeenkomstsluitende Partij mag uitvoeren. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Artikel 8 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar. Er wordt herinnerd aan de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en diensten.

Artikel 9 bepaalt dat de gebruiksvergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 10 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, op het grondgebied van de andere Partij, haar eigen grondaafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende erkende dienstverleners van grondaafhandeling. In ieder geval wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op niet-discriminerende wijze behandeld ten opzichte van de andere internationale luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 11 bepaalt de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Artikel 12 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten. De exploitatieprogramma's moeten uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden voorgelegd.

Artikel 13 geeft de mogelijkheid aan iedere luchtvaartmaatschappij om op het grondgebied van de andere

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

Partij een luchtvaartuig door een ander te vervangen en verder te vliegen. De voorwaarden worden in detail beschreven.

Artikel 14 bepaalt hoe de tarieven vrij kunnen worden vastgesteld. De tarieven moeten worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen het belang van de gebruikers. De Partijen zullen ervoor zorgen dat tarieven niet discriminatoir, op ongeoorloofde wijze hoog of kunstmatig laag zouden zijn. De luchtvaartautoriteiten kunnen bovendien eisen dat de tarieven worden aangemeld maximum 30 dagen voor de voorgestelde datum van hun inwerking-treding. De voorwaarden en de bepalingen bij eventuele afkeuring van deze tarieven worden gedetailleerd.

Volgens artikel 15 mogen de luchtvaartmaatschappijen het overtollig verschil tussen de ontvangsten uit de verkoop van luchtdiensten en de lokale uitgaven, omzetten en overmaken naar het buitenland, overeenkomstig de wetgevende en regelgevende bepalingen die van toepassing zijn.

Artikel 16 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verkopen. Hetzelfde artikel staat ook toe dat geëxpatriëerd personeel op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid, mag worden ingezet. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft om zodanige diensten te verrichten.

Artikel 17 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de Overeenkomstsluitende Partijen (vergunningen, bewijzen, statistische gegevens, enz.).

Artikel 18 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, op elk moment overleg kunnen plegen, mits ze een bepaalde termijn naleven.

Artikel 19 stelt dat eventuele geschillen in de eerste plaats door rechtstreekse onderhandelingen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen, opgelost moeten worden. Indien men er niet in slaagt een regeling te treffen, moet naar een oplossing voor het geschil via diplomatiek overleg worden gezocht.

Artikel 20 regelt de procedure om de luchtvaartovereenkomst eventueel te wijzigen.

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.

Artikel 21 vult het vorige artikel aan met de procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Artikel 22 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

Artikel 23 bepaalt dat elk van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij zal inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst. Bij dezelfde uitwisseling van diplomatieke nota's wordt de vorige overeenkomst en haar bijlagen opgeheven.

De Bijlage ("Routetabel") bepaalt de punten (luchthavens) waaruit, via en waarnaar (in beide overeenkomstsluitende landen of elders) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren.

Deze routetabel bepaalt verschillende routes voor passagiersdiensten en goederendiensten.

Zowel de aangewezen Braziliaanse als communautaire luchtvaartmaatschappijen mogen aldus, overeenkomstig deze bijlage, vanuit of naar elke luchthaven in België luchtdiensten exploiteren. Daarentegen, de toegang van de aangewezen communautaire luchtvaartmaatschappijen tot de Braziliaanse luchthavens is beperkt tot Rio de Janeiro en Sao Paulo wat betreft de passagiersdiensten en tot dezelfde luchthavens plus twee nader te bepalen andere luchthavens wat betreft de goederendiensten.

De tussenliggende of verder gelegen punten kunnen vrij gekozen worden voor de goederendiensten, maar ze blijven beperkt, zoals bepaald in de routetabel, voor de passagiersdiensten.

De bijlage bepaalt ook dat beide Partijen zeven wekelijkse gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en zeven wekelijkse vluchten voor goederendiensten mogen exploiteren.

*
* *

Op 20 november 2018 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (nr. 64.521/4) over het voorontwerp van wet houdende instemming met dit Akkoord. Ten gevolge van dit advies van de Raad van State werden het ontwerp van wet en de memorie van toelichting aangepast.

Ten gevolge van de opmerkingen in dit advies van de Raad van State werd door de afgevaardigde van

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.

*
* *

En date du 20 novembre 2018, le Conseil d'État a donné son avis (n° 64.521/4) sur l'avant-projet de loi portant assentiment à cet Accord. Suite à cet avis du Conseil d'État, le projet de loi et l'exposé des motifs ont été adaptés.

Suite aux remarques que contient cet avis du Conseil d'État, le délégué du ministre a confirmé que les

de minister bevestigt dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel degelijk zijn gevolgd.

Op 16/02/2017 heeft de Werkgroep Gemengde Verdragen het gemengd karakter (federaal/gewesten) van de reeds ondertekende luchtvaartakkoorden vastgesteld. Op 25/07/2017 werd deze beslissing door de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid goedgekeurd. Dit verdrag zal dus ook goedgekeurd moeten worden door de parlementen van de drie gewesten.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies.

En date du 16/02/2017, le Groupe de travail Traités mixtes a déterminé le caractère mixte fédéral/régions) des accords aériens déjà signés. Cette décision a été approuvée par la Conférence Interministérielle "Politique Etrangère". Ce traité devra dès lors également être approuvé par les parlements des trois régions.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, en haar bijlage, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009

ARTIKEL 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

ARTIKEL 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, en haar bijlage, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009, zullen volkomen gevolg hebben.

ARTIKEL 3

De wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst, aangenomen met toepassing van artikel 20, lid 2 van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, en haar bijlage, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009, zullen volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi 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 à son annexe, faits à Bruxelles le 4 octobre 2009

ARTICLE 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

ARTICLE 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif aux services aériens, et son annexe, faits à Bruxelles le 4 octobre 2009, sortiront leur plein et entier effet.

ARTICLE 3

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 aux services aériens, et son Annexe, faits à Bruxelles le 4 octobre 2009, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 64.521/4 VAN 20 NOVEMBER 2018

Op 24 oktober 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, en haar bijlage, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 20 november 2018. De kamer was samengesteld uit Martine Baguet, kamervoorzitter, Bernard Blero en Wanda Vogel, staatsraden, en Charles-Henri Van Hove, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wanda Vogel.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 20 november 2018.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp van wet beoogt instemming te verlenen aan de “Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende het luchtverkeer, en haar bijlage, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009” (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2).

Zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt aangegeven, vervangt de Overeenkomst

“de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 18 november 1999 waarvan meerder[e] clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met de communautair recht niet overeenstemden, hetzij

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 64.521/4 DU 20 NOVEMBRE 2018

Le 24 octobre 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “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 à son annexe, faits à Bruxelles le 4 octobre 2009”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 20 novembre 2018. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Bernard Blero et Wanda Vogel, conseillers d'État, et Charles-Henri Van Hove, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Wanda Vogel.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 20 novembre 2018.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet de porter 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 à son annexe, faits à Bruxelles le 4 octobre 2009” (ci-après: l'Accord) (article 2).

Comme l'indique l'exposé des motifs de l'avant-projet, l'Accord 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,

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

gewoon aan de behoeften van de belangstellenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

(...)

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst".

Verder bepaalt artikel 3 van het voorontwerp dat vooraf kan worden ingestemd met de wijzigingen die in de Overeenkomst zullen worden aangebracht overeenkomstig artikel 20, lid 2, ervan.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

2. De afdeling Wetgeving heeft het volgende opgemerkt in haar advies 64.118/VR, op 25 september 2018 gegeven over een voorontwerp van wet "houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018":

plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

[...]

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".

L'avant-projet prévoit par ailleurs, en son article 3, la possibilité de donner un assentiment anticipé aux modifications qui seront apportées à l'Accord en application de son article 20, paragraphe 2.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

2. Dans son avis n° 64.118/VR, donné le 25 septembre 2018 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à Cotonou le 9 janvier 2018", la section de législation a formulé l'observation suivante:

“Zoals in de memorie van toelichting opgemerkt wordt, moet de Overeenkomst worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ze bijgevolg eveneens ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.¹

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) heeft er bij een beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk mee ingestemd dat alleen de federale overheid de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt, ondertekent. Uit de toelichting die de gemachtigde federale ondertekening bij wijze van uitzondering is toegestaan en dat ze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een bepaald aantal al geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

Die zienswijze wordt bevestigd in het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV) van 16 februari 2017, waarin te lezen staat:

“Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de Federale Staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden (volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.”²

Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen is op 25 juli 2017 goedgekeurd door de ICBB.

Ofschoon hiermee kan worden ingestemd, onderstreept de afdeling Wetgeving het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de

“Comme il est relevé dans l'exposé des motifs, l'Accord doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et en conséquence également soumis à l'assentiment des parlements régionaux¹.

Par décision du 15 février 2017, la Conférence interministerielle de la Politique étrangère (ci-après: la CIPE) a donné exceptionnellement son accord pour que la seule autorité fédérale signe les accords aériens bilatéraux déjà paraphés, comme l'Accord actuellement soumis pour avis. Il ressort des explications fournies par le délégué que la décision de faire signer exclusivement l'autorité fédérale a été accordée à titre exceptionnel et qu'elle avait pour objectif de régulariser une situation existante pour un certain nombre d'accords aériens bilatéraux déjà paraphés. Il ne pourrait toutefois pas s'en déduire que la CIPE estimerait qu'il s'agit d'un traité exclusivement fédéral.

Ce point de vue est confirmé dans le rapport du groupe de travail Traités mixtes (GTTM) du 16 février 2017 où l'on peut lire:

“Afin de liquider le passif, les membres de la CIPE se sont mis d'accord à titre exceptionnel pour que l'État fédéral signe les accords aériens bilatéraux paraphés mais pas encore signés ([c.-à-d.] selon la formule 5), pour autant que ces accords soient considérés après leur signature comme des accords mixtes. Pour les nouveaux accords aériens bilatéraux, la procédure appropriée, c.-à-d. le groupe de travail traités mixtes, sera suivie pour la détermination du caractère².

Le rapport du Groupe de travail Traités mixtes a été approuvé par la CIPE le 25 juillet 2017.

Si l'on peut s'y rallier, la section de législation souligne néanmoins l'importance de respecter correctement et en temps utile, c'est-à-dire avant les négociations et la

¹ Voetnoot 1 van het geciteerde advies: Zie in die zin advies 57.108/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013” (Parl. St. Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 13 tot 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57108.pdf>), alsook advies 57.109/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013” (Parl. St. Kamer 2017-18, nr. 54-3017/001, 13 tot 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57109.pdf>), beide met verwijzing naar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006” (Parl. St. Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44 tot 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/52638.pdf>).

² Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen moet wel nog door de ICBB worden goedgekeurd.

¹ Note de bas de page n° 1 de l'avis cité: Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013” (Doc. parl., Chambre, 2017-2018, n° 54-3039/1, pp. 13 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57108.pdf>), ainsi que l'avis n° 57.109/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013” (Doc. parl., Chambre, 2017-2018, n° 54-3017/1, pp. 13 à 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57109.pdf>), tous deux faisant référence à l'avis n° 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 “portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006” (Doc. parl., Sénat, 2012-2013, n° 5-2015/1, pp. 44 à 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/52638.pdf>).

² Note de bas de page n° 2 de l'avis cité: Le rapport du groupe de travail Traités mixtes doit toutefois encore être approuvé par la CIPE.

Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten “over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen”,³ correct en tijdig te volgen, met andere woorden voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening; zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde.”

Die opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPESE RECHT

3. De tweede overweging van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 “inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen” luidt als volgt:

“Volgens het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaken C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 en C-476/98 is de Gemeenschap als enige bevoegd inzake de diverse aspecten van dergelijke overeenkomsten”.

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten, zodat die bevoegdheidsverdeling in acht kan worden genomen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

De adviesaanvrager dient na te gaan of de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel gevolgd zijn.

PROCEDURE OM DE OVEREENKOMST TE WIJZIGEN EN PROCEDURE OM DE VLIEGRoutes TE WIJZIGEN

4.1. Artikel 20 van de Overeenkomst voorziet in procedures om de Overeenkomst en haar Bijlage te wijzigen.

4.2. Zoals de afdeling Wetgeving in het verleden reeds onderstreept heeft, is het voor de wetgever inderdaad mogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, voor zover aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in verband met het Verdrag van Lissabon inzonderheid het volgende opgemerkt:

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en

³ Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Zie de reeds vermelde adviezen 57.108/VR en 57.109/VR van 10 maart 2015, opmerking 2. Zie ook advies 57.106/VR/3 van 30 maart 2015, over een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming van terrorisme, gedaan te Warschau op 16 mei 2005”, opmerkingen 4.2 tot 4.4 (*Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 54-2435/001, 29 – 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57106.pdf>).

signature, les procédures fixées dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions “relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes”³; dans le cas contraire, une convention risque de ne pas pouvoir être ratifiée ou de ne pas pouvoir avoir d'effet dans l'ordre juridique belge”.

Cette observation vaut également pour l'avant-projet de loi examiné.

CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN

3. Le deuxième considérant du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 “concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers” énonce ce qui suit:

“À la suite des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98, la Communauté est exclusivement compétente pour ce qui concerne divers aspects de tels accords”.

Le règlement (CE) n° 847/2004 a instauré des procédures relatives à la coopération entre la Commission européenne et les États membres permettant de respecter la répartition des compétences lors de la négociation et de la conclusion d'accords bilatéraux relatifs au transport aérien avec des pays tiers.

Il revient au demandeur d'avis de vérifier que les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies.

PROCÉDURE DE MODIFICATION DE L'ACCORD ET PROCÉDURE DE MODIFICATION DES ROUTES AÉRIENNES

4.1. L'article 20 de l'Accord prévoit des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

4.2. Certes, ainsi que la section de législation l'a déjà souligné par le passé, il n'est pas impossible pour le législateur de porter assentiment à des modifications futures d'un traité international, pour autant que certaines conditions soient remplies. Comme l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État l'a notamment observé à l'occasion du traité de Lisbonne:

“Ces dispositions contiennent une délégation de pouvoirs à des organes européens pour modifier un certain nombre de dispositions, sans l'approbation des États membres conformément à leurs règles constitutionnelles respectives. La Belgique

³ Note de bas de page n° 3 de l'avis cité: Voir les avis précités n°s 57.108/VR et 57.109/VR du 10 mars 2015, observation n° 2. Voir également l'avis n° 57.106/VR/3 donné le 30 mars 2015 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à la Convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme, faite à Varsovie le 16 mai 2005”, observations n°s 4.2 à 4.4 (*Doc. parl., Chambre*, 2016-17, n° 54-2435/1, pp. 29 à 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57106.pdf>).

de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd⁴. De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moet worden genomen, doet niets af aan die vaststelling⁵.

Zowel het Hof van cassatie⁶ als de afdeling wetgeving van de Raad van State⁷ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, § 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁸ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.⁹

et ses entités fédérées pourraient donc être liées par une modification du Traité sans que les assemblées législatives compétentes y aient donné expressément leur assentiment⁴. Le fait que, le cas échéant, les décisions du Conseil européen ou du Conseil doivent être prises à l'unanimité ne change rien à cette constatation⁵.

Tant la Cour de cassation⁶ que la section de législation du Conseil d'État⁷ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, § 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut que les Chambres législatives et, le cas échéant, les Parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futures modifications⁸ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces modifications⁹.

⁴ Voetnoot 57 van het geciteerde advies: Zie de toepasselijke teksten onder (...) nr. 24 (...).

⁵ Voetnoot 58 van het geciteerde advies: De meeste "overbruggingsclausules" bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁶ Voetnoot 59 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; J.T., 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

⁷ Voetnoot 60 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl. St., Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl. St., W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (Parl. St., Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

⁸ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁹ Advies 44.028/AV, op 29 januari 2008 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juni 2008 "houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007", opmerking 28 (Parl. St. Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/44028.pdf>); zie ook advies 51.151/VR, op 3 april 2012 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 20 juni 2012 "houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012" (Parl. St. Senaat 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/51151.pdf>), punt 1.2. van de "Algemene opmerkingen".

⁴ Note de bas de page n° 57 de l'avis cité: Voir les textes applicables sous le n° 23 [...].

⁵ Note de bas de page n° 58 de l'avis cité: La plupart des "clauses-passerelle" prévoient que les décisions sont prises à l'unanimité. Tel n'est toutefois pas le cas des décisions envisagées par les articles 98, 107, paragraphe 2, c), 129, paragraphe 3, 281, deuxième alinéa, et 300, paragraphe 5, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

⁶ Note de bas de page n° 59 de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, n° 417; J.T., 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁷ Note de bas de page n° 60 de l'avis cité: Voir notamment l'avis n° 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis n° 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (Doc. parl., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

⁸ Note de bas de page n° 61 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

⁹ Avis n° 44.028/AG donné le 29 janvier 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juin 2008 "portant assentiment au Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, et à l'Acte final, faits à Lisbonne le 13 décembre 2007", observation n° 28 (Doc. parl., Sénat, 2007-2008, n° 4-568/1, pp. 355-356; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/44028.pdf>); voir également l'avis n° 51.151/VR donné le 3 avril 2012 sur un avant-projet devenu la loi du 20 juin 2012 "portant assentiment au Traité instituant le Mécanisme européen de Stabilité (MES), signé à Bruxelles le 2 février 2012" (Doc. parl., Sénat, 2011-2012, n° 5-1598/1, pp. 40-41; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/51151.pdf>), sous "Observations générales", le point 1.2.

4.3. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel 20, lid 1, in de Overeenkomst aangebracht worden, valt bovendien op te merken:

— dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die erbij gewijzigd of aangevuld wordt, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);

— dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voornoemde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;

— dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het *Belgisch Staatsblad*.¹⁰

4.4. Voorts blijkt uit artikel 20, lid 2, van de Overeenkomst dat de Bijlage van die Overeenkomst kan worden aangepast door een schriftelijk akkoord, gesloten tussen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen, bevestigd door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben.

4.3. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application de l'article 20, paragraphe 1^{er}, il y a lieu d'observer:

— que ces accords, tout comme l'Accord qu'ils modifient ou complètent, sont de nature mixte (autorité fédérale/régions);

— que lors de leur mise en œuvre, les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 précité doivent être respectées;

— qu'à l'instar de l'Accord, elles doivent être publiées au *Moniteur belge*.¹⁰

4.4. Il ressort par ailleurs de l'article 20, paragraphe 2, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un accord écrit entre les autorités aéronautiques des Parties, confirmé par échange de notes diplomatiques.

Cette annexe définit les routes aériennes sur lesquelles portent les droits d'exploitation fixés dans l'Accord.

¹⁰ Zie in die zin het voornoemde advies 64.118/VR, met verwijzing naar het voornoemde advies 57.108/VR en naar advies 50.621/3, op 13 december 2011 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juli 2013 "houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005" (*Parl. St. Senaat*, 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf>); advies 54.630/VR, op 14 januari 2014 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 25 april 2014 "houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006" (*Parl. St. VI. Parl.* 2013-14, nr. 2444/1, 27-35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf>).

¹⁰ Voir en ce sens l'avis n° 64.118/VR précité, avec référence à l'avis n° 57.108/VR précité et à l'avis n° 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 "portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005" (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2025/1, pp. 26-28; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50621.pdf>); l'avis n° 54.630/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie sur le transport international par la route, signé à Tirana le 25 avril 2006" (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2444/1, pp. 27-35; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54630.pdf>).

Artikel 20, lid 2, van de Overeenkomst doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling toegestaan zijn.¹¹ Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel, overeenkomstig de hierboven aangehaalde beginselen,¹² in het voorontwerp uitdrukkelijk bepaald te worden dat de wetgever vooraf instemt met de wijzigingen die in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden overeenkomstig artikel 20, lid 2, ervan. Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan dat vereiste.

L'article 20, paragraphe 2, de l'Accord ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité des modifications ou ajouts que cette disposition autorise¹¹. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'accords internationaux modifiant l'Accord, il y a lieu, conformément aux principes rappelés ci-dessus¹², de prévoir expressément dans l'avant-projet que le législateur donne son assentiment préalable aux modifications qui sont apportées à l'annexe de l'Accord, conformément à l'article 20, paragraphe 2, de celui-ci. L'article 3 de l'avant-projet satisfait à cette exigence.

¹¹ Zie in die zin het voornoemde advies 64.118/VR, met verwijzing naar de adviezen 37 954-37 970-37 977-37.978/AV, gegeven op 15 februari 2005 over:

— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37954.pdf>*);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37970.pdf>*);

— een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.977/AV) (*Parl. St. Br. Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37977.pdf>*);

— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.978/AV) (*Parl. St. Senaat 2004-05, nr. 3-1091/001, 539, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37978.pdf>*).

¹² Zie punt 4.2.

¹¹ Voir en ce sens l'avis n° 64.118/VR précité, avec référence aux avis nos 37 954-37 970-37 977-37.978/AG, donnés le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe et à l'Acte final, faits à Rome, le 29 octobre 2004” (37.954/AG) (*Doc. parl., Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37954.pdf>*);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.970/AG) (*Doc. parl., Ass. réun. COCOM, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37970.pdf>*);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.977/AG) (*Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37977.pdf>*);

— un avant-projet de loi “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.978/AG) (*Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37978.pdf>*).

¹² Voir le point 4.2.

Bovendien maakt artikel 20, lid 2, het mogelijk dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het parlement het eventueel niet eens is. Om het parlement de mogelijkheid te bieden aan de regering duidelijk te maken dat het niet eens is met een welbepaalde wijziging, zou het voorontwerp aangevuld kunnen worden met een bepaling die de regering ertoe verplicht elke wijziging die het niet uitdrukkelijk heeft aanvaard binnen een bepaalde termijn aan het parlement mee te delen.¹³

Hiertoe zou artikel 3 van het voorontwerp met de volgende twee leden kunnen worden aangevuld:

“De Koning meldt aan het Parlement elk ontwerp van overeenkomst van nieuwe routetabel.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling door de Koning, vermeld in het tweede lid, kan de Kamer van volksvertegenwoordigers zich ertegen verzetten dat een wijziging van de routetabel als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.”

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven onder punt 4.3. gemaakt zijn eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, lid 2, in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden.

Par ailleurs, l'article 20, paragraphe 2, permet d'adopter des modifications que le Parlement pourrait éventuellement désapprouver. Afin de permettre au Parlement de signaler au Gouvernement qu'il n'approuve pas une modification déterminée, l'avant-projet pourrait être complété par une disposition prévoyant l'obligation pour le Gouvernement de notifier au Parlement, dans un délai déterminé, toute modification qu'il n'aurait pas expressément acceptée¹³.

À cet effet, l'article 3 de l'avant-projet pourrait être complété par les deux alinéas suivants:

“Le Roi notifie au Parlement tout projet d'accord de nouveau tableau des routes.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Roi visée à l'alinéa 2, la Chambre des représentants peut s'opposer à ce qu'une modification du tableau des routes au sens de l'alinéa 1^{er} sortisse son plein et entier effet”.

Enfin, les observations formulées sous le point 4.3 ci-dessus valent également pour les modifications apportées à l'annexe de l'Accord en application de l'article 20, paragraphe 2.

¹³ Voor de formulering hiervan kan inspiratie worden gezocht in bv. de artikelen 3 en 4 van het op 17 december 2015 door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp “houdende instemming met het Protocol van Nagoya inzake toegang tot genetische rijkdommen en de eerlijke en billijke verdeling van voordelen voortvloeiende uit hun gebruik bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, en met de bijlage, gedaan te Nagoya op 29 oktober 2010” (*Parl. St. Kamer* 2015-2016, nr. 54-1457/004), de artikelen 3 en 4 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 4 april 2014 “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010” en de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 “houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013”. Zie in dezelfde zin advies 59.894/1/V van 26 augustus 2016 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Versterkte Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kazachstan, anderzijds, gedaan te Astana op 21 december 2015” (*Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 54-2311/001, 20-29, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/59894.pdf>) en advies 61.208/VR van 8 mei 2017 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 1 oktober 2014” (*Parl. St. Kamer* 2017-18, nr. 54-2760/001, 15 tot 19, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61208.pdf>).

¹³ Pour la formulation d'une telle disposition, on peut par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 du projet de loi adopté par la Chambre des représentants le 17 décembre 2015 “portant assentiment au Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique, et à l'annexe, faits à Nagoya le 29 octobre 2010” (*Doc. parl., Chambre* 2015-2016, n° 54-1457/4), des articles 3 et 4 du décret de la Communauté flamande et de la Région flamande du 4 avril 2014 “portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010” et des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 “portant assentiment à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, et aux prescriptions actualisées ADN 2013”. Voir dans le même sens l'avis n° 59.894/1/V donné le 26 août 2016 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Kazakhstan, d'autre part, fait à Astana le 21 décembre 2015” (*Doc. parl., Chambre*, 2016-2017, n° 54-2311/1 pp. 20 à 29; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/59894.pdf>) et l'avis n° 61.208/VR donné le 8 mai 2017 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014” (*Doc. parl., Chambre*, 2017-2018, n° 54-2760/1, pp. 15 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61208.pdf>).

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

5. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die worden aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag “inzake de internationale burgerlijke luchtvaart”, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna: het Verdrag van Chicago), en die aldus ook op die manier verbindend worden gemaakt.

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “International Standards and Recommended Practices” (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Deze werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Hierbij dient te worden herhaald dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet tegenstelbaar zijn aan particulieren indien ze niet in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn.¹⁴

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel aanvaardbaar zijn indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁵ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹⁶ wat thans niet het geval is.¹⁷

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou door de steller van het voorontwerp het best op een horizontale manier worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk

PUBLICATION DES NORMES VISÉES PAR L'ACCORD

5. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence aux annexes ou à leurs modifications qui sont adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention “relative à l'aviation civile internationale”, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (dénommée ci-après: la Convention de Chicago), et qui, de cette manière aussi, sont rendues obligatoires.

Les dix-neuf annexes de la Convention de Chicago constituent les “Normes et pratiques recommandées internationales” (articles 38, 54, I), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l'OACI contre paiement et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

Il convient de rappeler à cet égard que selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹⁴.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁵ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire¹⁶ que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas¹⁷.

Il serait préférable que l'auteur de l'avant-projet examine d'une manière horizontale le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago afin d'élaborer, au niveau international ou du droit interne, une solution garantissant que les règles de droit concernées – le cas échéant d'une manière spécifique – peuvent être publiées ou rendues

¹⁴ Cass. 11 décembre 1953, Pas. 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, JT 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

¹⁵ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, “L'application du droit international par le juge administratif”, *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 “houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's-Gravenhage op 17 juni 2008” (*Parl. St. VI*, 2009-10, nr. 324/1, 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf>).

¹⁶ Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 “betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart”, (*Parl. St. Kamer* 2013-2014, nr. 53-3381/001, 12-13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47092.pdf>).

¹⁷ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie onder meer HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145 819, *nv Heli Service Belgium*.

¹⁴ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

¹⁵ Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, “L'application du droit international par le juge administratif”, *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 “portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008” (*Doc. parl.*, *Parl. fl.*, 2009-2010, n° 324/1, p. 66; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47054.pdf>).

¹⁶ Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 “relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime” (*Doc. parl.*, *Chambre*, 2013-2014, n° 53-3381/1, pp. 12 et 13; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47092.pdf>).

¹⁷ Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, *SA Heli Service Belgium*.

gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.¹⁸

ONDERZOEK VAN HET DISPOSITIEF VAN HET VOORONTWERP

OPSCHRIFT

6. Het verdrag waaraan instemming verleend wordt, is luidens het opschrift ervan een “Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten”, en niet zoals in de Franse tekst staat, een overeenkomst “relatif aux transports aériens”.

Het opschrift dient in de Franse tekst op dat punt te worden aangepast.

7. Hoewel het opschrift van de Overeenkomst letterlijk moet worden overgenomen in de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp, wordt de gelegenheid ook te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat¹⁹ en de Federale Republiek Brazilië (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Federale Republiek Brazilië).²⁰

8. Aangezien de bijlage integraal deel uitmaakt van de Overeenkomst, is er geen reden om er afzonderlijk instemming aan te verlenen. Het opschrift en de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp moeten op dat punt worden aangepast.

BIJLAGEN

9. Volgens de overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, is de Engelse tekst ervan doorslaggevend in geval van uiteenlopende interpretaties. Die tekst moet dus ook worden opgenomen als bijlage bij het voorontwerp.

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

¹⁸ Zie advies 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 15.

¹⁹ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

²⁰ Zie in die zin het voornoemde advies 64.118/VR, met verwijzing naar het voornoemde advies 57.108/VR en naar advies 53.285/3 van 29 mei 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 26 november 2013 “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009”, (*Parl. St. Senaat* 2012-13, 5-2204/1, 51 tot 54, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/53285.pdf>).

accessibles d'une manière qui satisfait aux exigences de sécurité juridique, d'égalité et d'accessibilité¹⁸.

EXAMEN DU DISPOSITIF DE L'AVANT-PROJET

INTITULÉ

6. Selon son intitulé, le traité auquel il est donné assentiment est un “Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif aux services aériens”, et non, comme il est indiqué dans le texte français, un accord relatif au transport aérien.

L'intitulé de l'avant-projet, dans la version française, doit être corrigé sur ce point.

7. Bien que l'intitulé de l'accord doit également être reproduit aux articles 2 et 3 de l'avant-projet, l'occasion est mise ici à profit pour rappeler que, si les traités sont, certes, conclus par les organes compétents du pouvoir exécutif, ceux-ci le font toutefois au nom des personnes morales dont ils constituent le pouvoir exécutif ou pour lesquelles ils interviennent. En l'occurrence, les parties contractantes sont, dès lors, l'État belge¹⁹ et la République fédérative du Brésil (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de la République fédérative du Brésil)²⁰.

8. L'annexe faisant partie intégrante de l'accord, il n'y a pas lieu d'y porter assentiment de manière distincte. L'intitulé et les articles 2 et 3 de l'avant-projet seront corrigés sur ce point.

ANNEXES

9. L'accord auquel il est donné assentiment dispose que son texte anglais prévaut en cas de divergence d'interprétation. Ce dernier doit dès lors être également repris en annexe de l'avant-projet.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

¹⁸ Voir l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009, cité dans la note de bas de page n° 15.

¹⁹ En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, c'est du reste le Roi, et non le Gouvernement, qui conclut les traités.

²⁰ Voir en ce sens l'avis n° 64.118/VR précité, avec référence à l'avis n° 57.108/VR précité et à l'avis n° 53.285/3 donné le 29 mai 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 26 novembre 2013 “portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire de Chine tendant à éviter la double imposition et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Bruxelles le 7 octobre 2009” (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2204/1, pp. 51 à 54; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/53285.pdf>).

WETSONTWERP**FILIP,**

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast, in onze naam, bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009, zal volkomen gevolg hebben.

PROJET DE LOI**PHILIPPE,**

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif aux services aériens, fait à Bruxelles le 4 octobre 2009, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

De wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst, aangenomen met toepassing van artikel 20, lid 2 van de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 27 februari 2019

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 3

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 aux services aériens, fait à Bruxelles le 4 octobre 2009, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 27 février 2019

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
ON AIR SERVICES

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
ON AIR SERVICES**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL,

(hereinafter referred to as "the Parties"),

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

DESIRING to sign a complementary agreement to that Convention aiming to establish air services between their respective territories and beyond, and to favor all forms of civil cooperation in the air transport sector;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any Annex thereto adopted under Article 90 of the Convention and any amendment to the latter or its Annexes, adopted under Articles 90 and 94 insofar as Annexes and amendments have been adopted by the Parties;
- b) “Agreement” means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- c) “aeronautical authorities” means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Civil Aviation Authority, constituted by the National Civil Aviation Agency (ANAC) and in the case of the Kingdom of Belgium, the Federal Public Service Mobility and Transport, Belgian Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body authorized to carry out the functions presently performed by the above mentioned authorities;
- d) “territory”, “air services”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- f) “agreed services” means the air services established for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination, on the routes specified in the Annex to this Agreement;
- g) “tariffs” means any of the following:
 - (i) the value to be paid to an airline for the carriage of passengers and baggage for air services rendered and the commissions and conditions applicable in connection with air services;
 - (ii) the freight to be paid to an airline for the carriage of cargo (except mail) for air services rendered;
 - (iii) the conditions governing the availability or applicability of such passenger or freight tariffs, including any advantages thereof;
 - (iv) the value of a commission paid by an airline to an agent, in respect of tickets sold or to airway bills filled out by that agent for air services transportation;
- h) “change of gauge” means the operation of one of the services agreed by a designated airline so that the service can be offered on a part of the route by aircraft of similar or inferior capacity to those operating on another part of the route;
- i) “aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores, spare parts” have the meaning respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;

- j) “user charge” means a charge made to airlines for the provision of airport facilities and services, of air navigation and aviation security;
- k) the term “nationals of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to nationals of European Community Member States;
- l) the term “airlines of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Unless otherwise specified in the Annex, each Party grants to the other Party the rights specified below for the purpose of operating international air services by the airline designated by the other Party:
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) the right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
 - c) the right to embark and disembark at the points on the routes specified in the Annex international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Party the right of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined to another point in the territory of the said Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. These designations are made through diplomatic channels.
2. On receipt of a designation by one Party made in accordance with the provisions of paragraph 1 of this Article, and if so requested by the designated airline, in the form and manner prescribed, the Aeronautical Authorities of the other Party shall grant, with minimum delay, the appropriate operating authorisations, provided:
 - a) in the case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:
 - (i) it is established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States; and
 - b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:
 - (i) the airline is established in the territory of the Federative Republic of Brazil and is licensed in accordance with the applicable law of the Federative Republic of Brazil; and
 - (ii) the Federative Republic of Brazil has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - (iii) the airline is owned directly or through majority ownership by the Federative Republic of Brazil and/or nationals of the Federative Republic of Brazil, and is effectively controlled by such state and/or its nationals;
 - c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications in conformity with the provisions of the Convention; and
 - d) the standards set forth in Articles 7 and 8 are being maintained and administered.
3. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, subject to compliance with the provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

WITHDRAWAL OR SUSPENSION OF AN OPERATING AUTHORISATION

1. Each Party shall have the right to refuse, revoke or suspend an operating authorisation the exercise of the rights granted in this Agreement to an airline designated by the other Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary where:
 - a) in the case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:
 - (i) the airline is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community or has not a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

- (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership or it is not effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States; or
- (iv) the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Federative Republic of Brazil and another Member State and the Federative Republic of Brazil demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or
- (v) the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between the Federative Republic of Brazil and that Member State, and traffic rights to that Member State have been denied to the air carrier designated by the Federative Republic of Brazil.

In exercising its right under this paragraph, the Federative Republic of Brazil shall not discriminate between Community air carriers on the grounds of nationality.

- b) in the case of an airline designated by the Federative Republic of Brazil:
 - (i) the airline is not established in the territory of the Federative Republic of Brazil or has not a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of the Federative Republic of Brazil; or
 - (ii) the Federative Republic of Brazil is not having and maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership by the Federative Republic of Brazil and/or nationals of the Federative Republic of Brazil, or is not at all times effectively controlled by such State and/or its nationals;
 - c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party granting those rights; and
 - d) in any case the standards set forth in this Agreement, especially in Articles 7 and 8, are not being maintained and administered.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

ARTICLE 5

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

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

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, departure from, transit, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall apply to the designated airline of the other Party, its crew and passengers, or on its behalf, to cargo and mail in transit, entry, departure and while within the territory of this Party. The passengers in transit within the territory of one of the Parties shall be only submitted to a brief control.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline engaged in similar international air transportation in the application of regulations mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article, nor in the utilization of airports, airways, air traffic services and facilities under its control.

ARTICLE 6

CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates and licenses are issued or rendered valid in conformity with the standards established pursuant to the Convention.
2. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize as valid for the purpose of flights above within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.
3. In case the certificates and licenses referred to in paragraph 1 of this Article have been issued or rendered valid according to standards different from those determined pursuant to the Convention and, in case this difference has been notified to the International Civil Aviation Organization (ICAO), the aeronautical authorities of the other Party may request consultation in accordance with Article 18 of this Agreement to ensure that the above mentioned standards are acceptable. The impossibility to reach understanding in respect of the questions relating to flight safety shall justify the application of Article 4 of this Agreement.

ARTICLE 7

OPERATIONAL SAFETY

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where the Kingdom of Belgium has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Union, the rights of the Federative Republic of Brazil under this Article shall apply equally in respect of the maintenance, exercise or administration of safety standards by that Member State of the European Union and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

1. Consistent with the rights and obligations under International Law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under International Law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board of Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, or any other Convention on Civil Aviation Security which both Parties adhere to.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; the Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and in the case of the Kingdom of Belgium, operators that are established in its territory and have an operating licence in accordance with European Community law, as well as the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, reference to the aviation security provisions includes any difference notified by the Party concerned. Each Party shall give advance information to the other Party of its intention to notify any difference concerning these provisions.
4. Each Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe, for departure from, or while within the territory of the other Party, the aviation security provisions in conformity with the law in force in that country including, in the case of Belgium, European Community law, in accordance with Article 5 of this Agreement. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable and proportionate special security measures to meet a particular threat. In this case such measures must be discussed in details and its cost be considered and shared by both Parties.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. If one of the Parties fails to comply with the provisions relating to aviation security referred to in the present Article, the aeronautical authorities of the other Party shall have the right to request immediate consultations with the aeronautical authorities of the mentioned Party. In case it is impossible to reach a satisfactory solution within a period of 30 (thirty) days, the application of Article 4 of the present Agreement shall be justified.

ARTICLE 9

USER CHARGES

1. User charges imposed in the territory of one of the Parties to the designated airline of the other Party for the use of airports and other air navigation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Party shall not exceed those imposed on a national airline of the first Party operating similar scheduled international services.
2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent authorities and the designated airlines using the services and facilities provided by those authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Proposals for the modification of user charges shall be communicated to the users with reasonable notice, to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 10

GROUND HANDLING PROVISIONS

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.
2. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 11

CUSTOMS DUTIES AND CHARGES

1. Each Party on the basis of reciprocity shall exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, taxes, inspection fees and other national, regional and local duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products intended for sale to passengers in limited quantities during flight) and other articles intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services, as well as other items such as air tickets, printed material with the airline logotype and publicity material distributed free of charge by the designated airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the products referred to in paragraph 1 of this Article, whether or not such products are used or consumed wholly within the territory of the other Party granting the exemption when:
 - a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party provided that these products are not sold within the territory of the Party granting the exemption;
 - b) retained on board of aircraft of the designated airline of one Party from arrival until leaving the territory of the other Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party and intended for use in operating the agreed services.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, these items may be placed under the supervision of the mentioned authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Baggage and goods in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.
5. The exemptions under this Article shall be granted also when the airline of the Party has entered into agreements with another airline receiving the same exemptions from the other Party, taking into account the loan or transfer into the territory of the other Party of the items referred to in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 12

CAPACITY

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of both Parties.
2. There will be fair and equal competition opportunities for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes in the Annex of the present Agreement.
3. In the operation of the agreed services, the designated airline of each Party shall consider the interests of the designated airline of the other Party, so as not to unduly affect the services provided by the latter on the entire or part of the same route.
4. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Parties shall have as a characteristic a close relation with the needs of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet normal traffic requirements usually expected for the transportation of passengers, cargo and mail between the territories of the two Parties.
5. Transportation of passengers and cargo, including mail, embarked and disembarked at points on the specified routes other than the territory of the Party designating the airline shall be determined according to the general principle that the capacity shall be related to:
 - a) the traffic demand to and from the territory of the Party designating the airline;
 - b) the traffic demand in the region in which the agreed services are operated, taking into consideration the other services established by the airlines of the States included in that region; and
 - c) the operation requirements of long haul flights.
6. The airlines shall submit to approval, within a maximum period of 30 (thirty) days before the commencement of operation of the agreed services, the operation programs to the aeronautical authorities of both Parties. These shall include the type of services, types of aircraft, frequencies and flight timetables. This shall equally apply to all modifications thereafter. In specific cases, this period of time may be reduced with the approval of the aeronautical authorities.

ARTICLE 13**CHANGE OF GAUGE**

A designated airline of a Party may substitute one aircraft for another in the territory of the other Party to points beyond, under the following conditions:

- a) that it is justified by reasons of economy of operations;
- b) that the aircraft operating on the more distant section from the territory of the Party designating the airline offers the service solely according to the aircraft operating on the nearer sector and its timetable is determined accordingly; the first one shall arrive at the point of change to carry the traffic from the second aircraft or disembark the traffic that is taken on board by the latter, and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- c) the airline shall not hold itself out to the public by advertisement, as providing a service which originates at a point where the change of aircraft is made, unless otherwise established in the Annex;
- d) in all flights destined to the territory of the other Party where the change of aircraft is made, only one flight may be exchanged against one flight, unless if more than one flight is approved by the aeronautical authorities of the other Party.

ARTICLE 14**TARIFFS**

1. The tariffs to be applied by the designated airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.
2. The Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.
3. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Parties for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
4. Each Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in its own territory. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this Agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

5. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 4 above may be given expressly by either Party to the airline(s) filing the tariffs. However, if the Party concerned has not given in writing to the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airline(s) of the other Party within thirty (30) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with paragraph 3, the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.
6. Where either Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in paragraph 2 above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party, as soon as possible, and at least within thirty (30) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in paragraph 7 below.
7. Each Party may request consultations regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than sixty (60) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
8. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved. However a tariff shall not be prolonged for more than 6 months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by the Parties. Where a tariff has been approved without an expiry date and where no new tariff has been filed and approved, that tariff shall remain in force until either of the Parties gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline(s) concerned. Such termination shall not take place with less than thirty (30) days notice.
9. The Parties shall endeavor to ensure that active and effective machinery exists within their jurisdictions to investigate violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer, or freight forwarder, of tariffs established in accordance with this Article. They shall furthermore ensure that the violation of such tariffs is punishable by deterrent measures on a consistent and non-discriminatory basis.
10. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 to 9 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

ARTICLE 15

CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is an especial agreement between the Parties to avoid double taxation, or an especial agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

ARTICLE 16

SALE AND MARKETING OF AIR TRANSPORT SERVICES

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.
3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.
5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:
 - a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and
 - b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 17

EXCHANGE OF INFORMATION

1. The aeronautical authorities of both Parties shall exchange information as far as feasible, relating to authorizations in force in their designated airlines concerning the operation of services with origin/destination and stop in the territory of the other Party, and shall also issue copies of certificates and authorizations in force in respect of air services operated on the specified routes, as well as amendments, exemptions and tables of services authorized.

2. Each Party shall ensure that its designated airline provides the aeronautical authorities of the other Party, with minimum delay, copies of tariffs, tables and amendments, as well as of all pertinent information concerning the operation of services, including the capacity on each specified route, and any other information required demonstrating to the aeronautical authorities of the other Party that the provisions of this Agreement are being complied with.
3. Each Party shall ensure that its designated airline provides to the aeronautical authorities of the other Party, at its request, statistics concerning the traffic transported on the services agreed, indicating the embarkation and disembarkation points.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

1. The aeronautical authorities of the Parties shall request mutual consultations regularly with a view to ensuring a close collaboration concerning all the questions relating to the application of provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall start within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt of request, except if otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 19

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 7 (Operational Safety), 8 (Aviation Security) and 14 (Tariffs), the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiations in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.
2. If the Parties fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic consultations.

ARTICLE 20

AMENDMENTS

1. Any amendment of this Agreement agreed to by the Parties in accordance with Article 18 (Consultations), shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.
2. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 21**TERMINATION**

1. Each Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.
2. The Agreement shall terminate 1 (one) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after receipt of notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22**REGISTRATION WITH ICAO**

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

ARTICLE 23**ENTRY INTO FORCE**

1. This Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.
2. By the same exchange of notes, the Agreement on Air Transport signed by the Parties on November 18, 1999, and its annexes, shall cease to produce any effect.

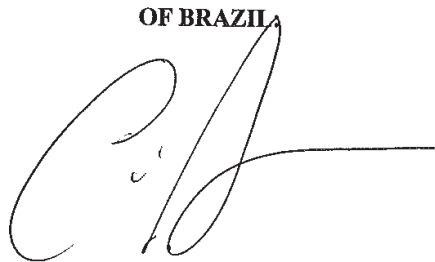
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by the respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Brussels, on the 4th of October 2009, in two original copies, in Dutch, French, Portuguese and English, each of which being of equal authenticity. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BELGIUM:**



**FOR THE GOVERNMENT
OF THE FEDERATIVE REPUBLIC
OF BRAZIL**



ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of Belgium for passenger services

Points of departure	Intermediate points	Points in Brazil	Points beyond
Points in Belgium	2 points on the direct route (South Atlantic and Africa, with exclusion of Europe) to be nominated later. Zurich* or any other point in Switzerland*	Rio de Janeiro and São Paulo (both co-terminal points)	Buenos Aires Montevideo Santiago de Chile

**Without traffic rights to/from Brazil*

2. Routes of Brazil for passenger services

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Brazil	Cape Verde Casablanca Athens* Barcelona*	Points in Belgium	Tel-Aviv Frankfurt Berlin Beijing

**Without traffic rights to/from Belgium*

3. Routes of Belgium for cargo services

Points of departure	Intermediate points	Points in Brazil	Points beyond
Points in Belgium	Any points	Rio de Janeiro/São Paulo* and 2 additional points to be nominated later	Any points

**except Guarulhos*

4. Routes of Brazil for cargo services

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Brazil	Any points	Points in Belgium	Any points

NOTES:

- Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

2. The designated airlines are not allowed to substitute or operate points beyond as intermediary points or intermediary points as point beyond.
 3. Both Parties are entitled to operate 7 (seven) weekly frequencies on combination services and 7 (seven) weekly frequencies on all cargo services.
 4. To the additional Brazilian point beyond in China, the provisions concerning the exercise of 5th freedom traffic rights shall be applied as specified in paragraph 2 of MOU of Oct 29, 1992:
"5th freedom, reserved to the service of 3 points beyond Brazil and beyond Belgium, shall be operated, between the Parties, limited to a quota of 30% (thirty per cent) of the 3rd and 4th freedom traffic between Belgium and Brazil and vice-versa, by the designated airline for the operation of services. This quota shall be computed annually and shall be based on exercising 3rd and 4th freedom rights during the previous 12 (twelve) months".
 5. On the Belgian route, 5th freedom rights shall not be exercised between Zurich, or another point in Switzerland, and Brazil. Besides, the operation of 5th freedom rights of the 2 intermediary points of each Party shall be subject to a commercial agreement between the designated airlines.
-

OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË
BETREFFENDE LUCHTDIENSTEN

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË
BETREFFENDE LUCHTDIENSTEN**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIË,

(Hierna genoemd de “Partijen”),

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld;

VERLANGENDE een bijkomende Overeenkomst bij dit Verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen hun onderscheiden grondgebieden en verdergelegen gebieden, en het bevorderen van alle vormen van burgerlijke samenwerking in de luchtvaartsector;

VERLANGENDE de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN als volgt:

ARTIKEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij de context anders vereist:

- a) de uitdrukking “Verdrag” betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens Artikel 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen door beide Partijen;
- b) de uitdrukking “Overeenkomst” betekent deze Overeenkomst, met haar Bijlage en alle wijzigingen daaraan;
- c) de uitdrukking “luchtvaartautoriteiten” betekent voor de Federale Republiek Brazilië de burgerlijke luchtvaartautoriteit, samengesteld uit het Nationaal Agentschap voor de Burgerluchtvaart (ANAC) en voor het Koninkrijk België de Federale Openbare Dienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Luchtvaart of, in beide gevallen, iedere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door bovengenoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen “grondgebied”, “luchtdienst”, “internationale luchtdienst”, “luchtvaartmaatschappij” en “landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking “aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking “overeengekomen diensten” betekent de geregelde diensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de uitdrukking “tarieven” heeft één van volgende betekenissen:
 - (i) de prijs die aan de luchtvaartmaatschappij moet worden betaald voor het vervoeren van passagiers en bagage voor de verstrekte luchtvaartdiensten alsook de provisiën en voorwaarden die toepasselijk zijn in verband met luchtvaartdiensten;
 - (ii) het vrachttloon dat aan de luchtvaartmaatschappij moet worden betaald voor het vervoeren van cargo (behalve post) voor de verstrekte luchtvaartdiensten;
 - (iii) de voorwaarden die de beschikbaarheid of toepasselijkheid van die tarieven bepalen, daarin begrepen alle aan genoemde tarieven verbonden voordelen;
 - (iv) het bedrag van de provisie die door een luchtvaartmaatschappij aan een agent betaald wordt voor de door deze agent verkochte tickets of uitgegeven vervoersbrieven voor het vervoer op de luchtvaartdiensten;
- h) de uitdrukking “verandering van vliegtuigtype” betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een gelijkaardige of mindere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;

- i) de uitdrukkingen “boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand en reserveonderdelen” hebben de betekenis die hen is toegekend in artikel 9 van het Verdrag;
- j) de uitdrukking “gebruiksvergoeding” betekent een taks die de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor het verstrekken van luchthavenfaciliteiten en diensten van luchtvaartnavigatie en luchtvaartbeveiliging;
- k) de term “staatsburgers van het Koninkrijk België “ dient te worden verstaan als verwijzende naar de staatsburgers van de Lidstaten van de Europese Unie;
- l) de term “luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België” dient te worden verstaan als verwijzende naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen.

ARTIKEL 2

VERLENING VAN RECHTEN

1. Tenzij anders bepaald in de Bijlage verleent elke Partij aan de andere Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij:
 - a) het recht om zonder te landen het grondgebied van de andere Partij te overvliegen;
 - b) het recht om op het grondgebied van de andere Partij te landen voor andere dan commerciële doeleinden; en
 - c) het recht tot inschepen en ontschepen in internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, op de punten op de routes gespecificeerd in de Bijlage.
2. Niets in paragraaf 1 van dit Artikel wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij het voorrecht te verlenen om op het grondgebied van de andere Partij tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die Partij.

ARTIKEL 3

AANWIJZING EN MACHTIGING VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

1. Elke Partij heeft het recht om schriftelijk aan de andere Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes. Deze aanwijzingen gebeuren via diplomatieke weg.

2. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door één van de Partijen ingevolge het eerste lid van dit Artikel, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, in de vorm en op de wijze die zijn voorgeschreven, zonder verwijl aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij die erom vraagt, de vereiste vergunningen voor de overeengekomen exploitatie, voor zover:
 - a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - (i) dat de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk België op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en een overeenkomstig het Europees Gemeenschapsrecht rechtsgeldige exploitatievergunning bezit; en
 - (ii) dat een daadwerkelijke reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en onderhouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvervoerder en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd wordt in de aanwijzing; en
 - (iii) dat de maatschappij - rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap - eigendom is van en effectief gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of door de staatsburgers van die Staten; en
 - b) in het geval van een door de Federale Republiek van Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - (i) dat de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Federale Republiek Brazilië en dat zij een overeenkomstig het toepasselijke recht in de Federale Republiek Brazilië geldige exploitatievergunning bezit; en
 - (ii) dat de Federale Republiek Brazilië een effectieve reglementaire controle uitoefent op de luchtvaartmaatschappij; en
 - (iii) dat de maatschappij - rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap - eigendom is van de Federale Republiek Brazilië en/of van staatsburgers van de Federale Republiek Brazilië, en dat zij effectief gecontroleerd wordt door die Staat en/of zijn staatsburgers;
 - c) de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is om te voldoen aan de voorwaarden die zijn voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op gebied van exploitatie van internationale luchtvaartdiensten door de Partij die dit verzoek of de verzoeken onderzoekt overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag; en
 - d) de in Artikelen 7 en 8 bepaalde normen worden gehandhaafd en uitgevoerd.
3. Zodra de luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd is kan zij op ieder tijdstip aanvangen met de exploitatie van de overeengekomen diensten, op voorwaarde dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden nageleefd.

ARTIKEL 4**INTREKKING OF OPSCHORTING VAN DE EXPLOITATIEVERGUNNING**

1. Elke Partij heeft het recht tot weigering, intrekking of opschorting van de exploitatievergunning voor uitoefening van de in deze Overeenkomst aan de andere Partij toegekende rechten, of aan de uitoefening van die rechten de voorwaarden te verbinden die nodig zijn als:
 - a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk België op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap of geen volgens het Europees Gemeenschapsrecht rechtsgeldige exploitatievergunning bezit; of
 - (ii) er geen effectieve regulerende controle wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de uitreiking van het bewijs luchtvervoerder, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing; of
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij noch rechtstreeks noch via meerderheidsaandeel eigendom is van en niet daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelassociatie of door staatsburgers van die Staten; of
 - (iv) de luchtvervoerder reeds gemachtigd is tot exploitatie op grond van een bilaterale overeenkomst tussen de Federale Republiek Brazilië en een andere Lidstaat en de Federale Republiek Brazilië aantoon dat, door het uitoefenen van de verkeersrechten op grond van deze Overeenkomst op een route die een punt in die andere Lidstaat omvat, er omzeiling zou plaatsvinden van de door die andere overeenkomst niet toegekende verkeersrechten; of
 - (v) de luchtvervoerder een bewijs luchtvervoerder heeft dat uitgereikt is door een Lidstaat en er is tussen de Federale Republiek Brazilië en die Lidstaat geen bilaterale overeenkomst inzake luchtdiensten, en de verkeersrechten naar die Lidstaat werden geweigerd aan de door de Federale Republiek Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij.

Bij het uitoefenen van het in bovenstaand lid vermelde recht, mag de Federale Republiek Brazilië tussen de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie geen onderscheid maken op grond van hun nationaliteit.

- b) in het geval van een door de Federale Republiek Brazilië aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Federale Republiek Brazilië of geen geldige exploitatievergunning heeft in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving van de Federale Republiek Brazilië; of
 - (ii) de Federale Republiek Brazilië geen daadwerkelijke controle uitoefent of in stand houdt op de luchtvaartmaatschappij; of

- (iii) de luchtvaartmaatschappij noch rechtstreeks, noch via meerderheidsaandelen, eigendom is van de Federale Republiek Brazilië of van staatsburgers van de Federale Republiek Brazilië, of niet altijd daadwerkelijk gecontroleerd wordt door die Staat en/of zijn staatsburgers;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappij de wetten of voorschriften niet naleeft die gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op het internationaal luchtvervoer door de Partij die deze rechten toekent; en
 - d) in elk geval waarin de in deze Overeenkomst vastgestelde normen, voornamelijk de artikelen 8 en 9, niet worden gehandhaafd en uitgevoerd.
2. Tenzij onmiddellijke intrekking, opschorting of opleggen van voorwaarden zoals vermeld in lid 1 van dit Artikel noodzakelijk is voor het voorkomen van verdere inbreuken op wetten en voorschriften, of op de bepalingen van deze Overeenkomst, mag dit recht enkel uitgeoefend worden na overleg met de andere Partij. Dit overleg zal plaatsvinden binnen een termijn van dertig (30) dagen na het verzoek van een Partij, tenzij beide Partijen anders overeenkomen.

ARTIKEL 5

TOEPASSING VAN WETTEN EN VOORSCHRIFTEN

1. De wetten en voorschriften van de ene partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen alsook betreffende exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen, dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij bij het binnenkomen in, het verlaten van en het verblijven op het grondgebied van de eerste Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Partij betreffende binnenkomst, uitreis uit, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, en quarantaine, dienen door de aangewezen maatschappij van de andere Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in, verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Partij. De passagiers in transit binnen het grondgebied van één Partij worden enkel aan een korte controle onderworpen.
3. Geen van beide Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij een meer voordelige behandeling geven ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij die gelijkaardige luchtvaartdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit Artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 6**BEWIJZEN EN VERGUNNINGEN**

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.
2. Elke Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchten boven haar eigen grondgebied.
3. Indien de in het eerste lid van dit Artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 7**VEILIGHEID**

1. Elke Partij kan op elk ogenblik verzoeken om overleg inzake de door de andere Partij aangenomen veiligheidsnormen voor alle domeinen die betrekking hebben op luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dergelijk overleg zal plaatsvinden binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de datum van het desbetreffend verzoek.
2. Indien de ene Partij naar aanleiding van dergelijk overleg van mening is dat de andere Partij in één van de in vorig lid vermelde domeinen geen daadwerkelijke handhaving en toepassing verzekert van veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de normen die op dat ogenblik worden opgelegd door het Verdrag, wordt de andere Partij er door de eerstgenoemde Partij van in kennis gesteld van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan de ICAO-normen te voldoen. De andere Partij neemt dan binnen een overeengekomen termijn de gepaste maatregelen tot verbetering.
3. Overeenkomstig Artikel 16 van het Verdrag wordt verder overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat geëxploiteerd wordt door of in naam van een luchtvaartmaatschappij van de ene Partij op diensten naar of vanaf het grondgebied van de andere Partij, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de gemachtigde vertegenwoordigers van die andere Partij mits dit voor het luchtvaartuig niet leidt tot onredelijke vertraging. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag vastgestelde verplichtingen is de bedoeling van dit onderzoek de verificatie van de geldigheid van de relevante bescheiden van het luchtvaartuig, de vergunningen van de bemanning en na te gaan of de uitrusting van het luchtvaartuig en de staat waarin het zich bevindt overeenstemmen met de normen die het verdrag op dat ogenblik oplegt.

4. Wanneer dringend ingrijpen noodzakelijk is om de veiligheid van de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij te verzekeren, behoudt elke Partij zich het recht voor tot onmiddellijke opschorting of wijziging van de exploitatievergunning van één of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.
5. Elke maatregel van een Partij die wordt genomen op grond van lid 4 hierboven wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
6. Voor wat betreft lid 2, wanneer vaststaat dat een Partij de ICAO-normen blijft overtreden nadat de overeengekomen periode is verstreken, dient de Secretaris-Generaal van ICAO hierover te worden ingelicht. Deze laatste moet tevens op de hoogte gebracht worden als de situatie vervolgens op bevredigende wijze is opgelost.
7. Wanneer het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarvan de regulerende controle uitgeoefend en opgevolgd wordt door een andere Lidstaat van de Europese Unie, gelden de in dit Artikel vervatte rechten van de Federale Republiek Brazilië ook met betrekking tot de instandhouding, opvolging, en administratie van veiligheidsnormen door deze Lidstaat van de Europese Unie en met betrekking tot de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 8

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. In overeenstemming met hun rechten en plichten inzake internationaal recht, bevestigen de Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen een integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht in het algemeen te beperken, zullen de Partijen meer bepaald handelen in overeenstemming met de bepalingen van het verdrag inzake strafbare feiten en andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, alsook de bepalingen van eender welk ander Verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart dat door hen werd bekrachtigd.
2. De Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om handelingen te voorkomen die leiden tot wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen alsook andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen en hun passagiers en bemanningen, luchthavens en luchtvaartininstallaties en elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. De Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied en, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten die op het grondgebied gevestigd zijn en die een exploitatievergunning hebben in overeenstemming met de wetgeving van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart. Wanneer in dit lid verwezen wordt naar de bepalingen inzake de veiligheid in de luchtvaart omvat dit tevens elk verschilpunt dat door de betrokken Partij werd betekend. Elke Partij licht de andere Partij op voorhand in over haar voornemen om omtrent deze bepalingen een verschilpunt te betekenen.
4. Elke Partij verbindt er zich toe om te kunnen eisen dat haar exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart bij het binnenkomen, of gedurende het verblijf op het grondgebied van de andere Partij, die in dat land en, in het geval van België, in de Europese Unie, van kracht zijn, na te leven in overeenstemming met artikel 5 van deze Overeenkomst. Elke Partij verbindt er zich toe dat de gepaste maatregelen op haar grondgebied daadwerkelijk toegepast worden met het oog op de bescherming van luchtvaartuigen en de inspectie van de passagiers, bemanningen, bagages, vrachten boordproviand, voor en tijdens het instappen en laden. Elke Partij neemt daarenboven ieder verzoek van de andere Partij tot speciale en redelijke veiligheidsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers, teneinde aan een bijzondere dreiging het hoofd te bieden, welwillend in overweging. In dit geval moeten zulke maatregelen tot in de bijzonderheden overlegd worden en de kosten geëvalueerd en door beide Partijen gedeeld worden.
5. Wanneer zich een geval of dreiging van geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerlijk luchtvaartuig voordoet, of enig ander wederrechtelijk gedrag gericht tegen een zodanig luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartinstallaties, staan de Partijen elkaar bijdoor het berichtenverkeer en andere gepaste maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanige dreiging een einde te stellen, te vergemakkelijken.
6. Wanneer één van de Partijen de bepalingen niet naleeft van dit Artikel betreffende de veiligheid, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Partij. Indien geen bevredigende oplossing kan worden bereikt binnen de dertig dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

GEBRUIKSVERGOEDINGEN

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere voorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstgenoemde Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.

2. Elke partij streeft ernaar dat overleg zou plaatsvinden over deze vergoedingen tussen haar bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de door voornoemde autoriteiten aangeboden voorzieningen en diensten gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten tijdig medegedeeld worden aan de gebruikers, teneinde deze laatsten in staat te stellen om hun visie uit te drukken alvorens de wijzigingen ingaan.

ARTIKEL 10

GRONDAFHANDELING

1. Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Partij, voor het Koninkrijk België daarin begrepen het Europees Gemeenschapsrecht, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Partij, haar eigen grondafhandeling ("self-handling") te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.
2. In geval de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten en in geval er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminatoire wijze voor wat betreft de toegang tot het zelf afhandelen en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.

ARTIKEL 11

INVOERRECHTEN EN HEFFINGEN

1. Elke Partij stelt, op basis van wederkerigheid, een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zoveel als mogelijk onder de nationale wetgeving, vrij van importbeperkingen, invoerrechten, taksen, inspectievergoedingen en andere nationale, regionale en lokale belastingen en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kost van diensten geleverd bij aankomst, aan het vliegtuig, voor brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserve-onderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, boordproviant (met inbegrip van alcohol, tabak en andere producten bedoeld voor verkoop aan passagiers in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht) en andere artikelen enkel bedoeld voor gebruik in verband met het exploiteren of onderhouden van vliegtuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van dergelijke andere Partij die de overeengekomen diensten exploiteert, evenals andere voorwerpen zoals vliegtickets, gedrukte materialen met het logo van de luchtvaartmaatschappij en publiciteitsmateriaal dat kosteloos door de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.
2. De vrijstellingen toegestaan door dit Artikel zullen toegepast worden op de producten waarnaar verwezen wordt in paragraaf 1 van dit Artikel, of deze producten nu volledig op het grondgebied van de andere Partij die de vrijstelling toekent gebruikt of verbruikt worden of niet, wanneer:

- a) zij ingevoerd worden op het grondgebied van één Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, op voorwaarde dat deze producten niet verkocht worden op het grondgebied van de Partij die de vrijstelling toekent;
 - b) zij aan boord gehouden worden van vliegtuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één Partij, vanaf de aankomst tot het verlaten van het grondgebied van de andere Partij;
 - c) zij aan boord genomen worden van vliegtuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één Partij en bedoeld zijn voor gebruik gedurende de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, evenals de materialen en voorraden die normalerwijze aan boord gehouden worden van de vliegtuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van één van beide Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Partij enkel uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dergelijk geval kunnen deze voorwerpen onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot zolang ze weer uitgevoerd worden of op andere wijze in overeenstemming met de douanereglementeringen van de hand gedaan worden.
 4. Bagage en goederen in onmiddellijke doorreis zullen worden vrijgesteld van douaneverplichtingen en andere taksen.
 5. De in dit Artikel bepaalde vrijstellingen zullen eveneens worden toegekend indien de luchtvaartmaatschappij van de Partij akkoorden gesloten heeft met een andere luchtvaartmaatschappij die dezelfde vrijstellingen ontvangt van de andere Partij, rekening houdend met het ontlenen of overdragen naar het grondgebied van de andere Partij van de voorwerpen waarnaar verwezen wordt in paragraaf 1 van dit Artikel.

ARTIKEL 12

CAPACITEIT

1. De totale capaciteit die verschaft wordt op de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Partijen zal overeengekomen worden tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen.
2. Er zullen billijke en gelijke mededingingsmogelijkheden zijn voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen om de overeengekomen diensten op de in de Bijlage van huidige Overeenkomst bepaalde routes te exploiteren.
3. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Partij de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij in overweging nemen, teneinde de door laatstgenoemde verschafte diensten op de volledige of gedeeltelijk zelfde route niet op onrechtmatige wijze te beïnvloeden.
4. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen uitgevoerd zullen worden, zullen als kenmerk een nauw verband hebben met de noden van het publiek voor vervoer op de gespecificeerde routes, en zullen als voornaamste doel hebben het voorzien in voldoende capaciteit, tegen redelijke bezettingsgraad, om de normale vervoersvereisten te vervullen die gebruikelijk verwacht worden voor het vervoer van passagiers, vracht en post tussen de grondgebieden van de twee Partijen.

5. Vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, geladen en uitgeladen op de overeengekomen diensten op andere punten dan het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, zullen bepaald worden volgens het algemene principe dat de capaciteit verbonden zal zijn met:
 - a) de vervoersvraag naar en van het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
 - b) de vervoersvraag in de regio waarin de overeengekomen diensten uitgevoerd worden, rekening houdend met de andere diensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van die regio; en
 - c) de uitbatingsvereisten van lange-afstandsvluchten.
6. De luchtvaartmaatschappijen zullen de exploitatieprogramma's aan de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen ter goedkeuring voorleggen, binnen een maximale periode van 30 (dertig) dagen vóór het begin van de exploitatie van de overeengekomen diensten. Deze zullen het type diensten, de types vliegtuigen, frequenties en vluchtuurroosters omvatten. Dit zal eveneens toepasbaar zijn op alle volgende wijzigingen. In specifieke gevallen mag deze tijdsspanne met de toestemming van de luchtvaartautoriteiten verminderd worden.

ARTIKEL 13

VERANDERING VAN VliegTUIGTYPE

Een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij mag op het grondgebied van de andere Partij een luchtvaartuig door een ander vervangen naar verdergelegen punten, op volgende voorwaarden:

- a) dat dit met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
- b) dat het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat verder verwijderd is van het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst, slechts wordt geëxploiteerd in aansluiting op het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte en dat dit in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel trafiek op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats met het oog op dit doel bepaald;
- c) dat de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhouden beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst dit toestaat;
- d) dat in aansluiting met iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied van de andere Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht mag uitgewisseld worden tegen één vlucht, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij meer dan één vlucht toestaan.

ARTIKEL 14

TARIEVEN

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Partij worden toegepast voor diensten in het kader van deze Overeenkomst dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, daaronder begrepen het belang van gebruikers, de exploitatiekosten, kenmerken van de diensten, een redelijke winst, tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen, en andere commerciële marktoverwegingen.
2. De Partijen gaan akkoord bijzondere aandacht te schenken aan tarieven die aan bezwaar onderhevig kunnen zijn omdat zij onredelijk discriminerend, onbillijk hoog of beperkend lijken te zijn omwille van het misbruik van een dominante positie, kunstmatig laag omwille van directe of indirecte subsidiëring of ondersteuning, of roofzuchtig.
3. Elke Partij kan de kennisgeving of de indiening eisen van de tarieven voorgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide Partijen voor het vervoer van of naar zijn grondgebied. Dergelijke kennisgeving of indiening mag niet eerder dan dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van inwerkingtreding vereist worden. In bijzondere gevallen kan deze periode ingekort worden.
4. Elke Partij heeft het recht om tarieven voor het vervoer enkele reis of retour tussen de grondgebieden van de twee Partijen dat op zijn eigen grondgebied aanvangt goed te keuren of af te keuren. De tarieven aangerekend door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van één Partij voor het vervoer tussen het grondgebied van de andere Partij en dat van een derde Staat tijdens diensten in het kader van deze Overeenkomst zijn onderworpen aan de goedkeuringsvereisten van de andere Partij. Geen van beide Partijen onderneemt eenzijdige actie ter voorkoming van het instellen van voorgestelde tarieven of het bestendigen van toegepaste tarieven voor het vervoer enkele reis of retour tussen de grondgebieden van beide Partijen dat begint op het grondgebied van de andere Partij.
5. De goedkeuring van tarieven voortvloeiend uit de bepalingen van paragraaf 4 hierboven kan door één van beide Partijen uitdrukkelijk aan de luchtvaartmaatschappij(en) die de tarieven indienen gegeven worden. Indien de betrokken Partij echter geen schriftelijke kennisgeving van afkeuring van dergelijke tarieven gegeven heeft aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij binnen de dertig (30) dagen na voorlegging, worden de tarieven beschouwd als goedgekeurd. In het geval van inkorting van de voorleggingsperiode overeenkomstig paragraaf 3, kunnen de Partijen overeenkomen dat de periode waarbinnen enige afkeuring gegeven dient te worden, dienovereenkomstig ingekort wordt.
6. Wanneer één van beide Partijen van mening is dat een tarief voor vervoer naar zijn grondgebied valt binnen de categorieën beschreven in paragraaf 2 hierboven, geeft deze Partij zo snel mogelijk kennis van ontevredenheid aan de andere Partij, en ten laatste binnen de dertig (30) dagen na de kennisgeving of indiening van het tarief, en kan zij de overlegprocedures beschreven in paragraaf 7 hieronder benutten.

7. Elke Partij kan overleg aanvragen aangaande elk tarief van een luchtvaartmaatschappij van elk van beide Partijen voor diensten in het kader van deze Overeenkomst, inbegrepen wanneer het betrokken tarief het voorwerp was van een kennisgeving van afkeuring of ontevredenheid. Dergelijk overleg wordt gehouden binnen de zestig (60) dagen na ontvangst van de aanvraag. De Partijen werken samen voor het verzekeren van noodzakelijke informatie voor een billijke oplossing van de betwistingen. Wanneer de Partijen een akkoord bereiken, doet elke Partij inspanningen om het akkoord in werking te stellen. Indien geen overeenkomst bereikt kan worden, prevaleert de beslissing van de Partij op wiens grondgebied het vervoer aanvangt.
8. Een tarief opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van deze clausule blijft gelden, tenzij ze door de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) wordt ingetrokken of tot een nieuw tarief goedgekeurd is. Een tarief wordt daarentegen niet verlengd voor meer dan 6 maanden na de datum waarop het anders vervallen zou zijn, tenzij goedgekeurd door de Partijen. Wanneer een tarief goedgekeurd is zonder einddatum en wanneer geen nieuw tarief is ingediend en goedgekeurd, blijft dat tarief van kracht tot één van beide Partijen kennis geeft van de beëindiging van zijn goedkeuring, op eigen initiatief of op vraag van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en). Dergelijke beëindiging vindt niet plaats met een opzegging van minder dan dertig (30) dagen.
9. De Partijen spannen zich in om te verzekeren dat een actieve en effectieve organisatie bestaat binnen hun jurisdictie voor het onderzoeken van schendingen, door om het even welke luchtvaartmaatschappij, passagiers- of vrachtagent, reisorganisator, of vrachtexpediteur, van tarieven opgesteld in overeenstemming met dit Artikel. Bovendien verzekeren zij dat de schending van dergelijke tarieven strafbaar is met afschrikkende maatregelen op een consistente en niet-discriminatoire wijze.
10. Niettegenstaande de bepalingen van de paragrafen 1 tot 9 van dit Artikel, zijn de aan te rekenen tarieven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Federale Republiek Brazilië voor vervoer dat volledig binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt, onderworpen aan het Europees Gemeenschapsrecht.

ARTIKEL 15

MUNTEENHEIDSOMREKENING EN OVERSCHRIJVING VAN INKOMSTEN

1. Elke Partij staat de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij toe om, op aanvraag, alle lokale inkomsten van de verkoop van luchtvervoersdiensten die de lokaal betaalde sommen overschrijden, om te wisselen en naar het buitenland over te maken, met onmiddellijk toegestane omwisseling en overschrijving tegen de wisselkoers die van toepassing is op de datum van de vraag tot omwisseling en overschrijving.
2. De omwisseling en overschrijving van dergelijke inkomsten wordt toegestaan conform de toepasbare wetten en reglementen en is niet onderworpen aan enige administratieve of wissellasten behalve deze die gebruikelijk door banken toegepast worden voor het uitvoeren van dergelijke omwisseling en overschrijving.
3. De bepalingen van dit Artikel stellen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen niet vrij van de belastingen, taksen en bijdragen waaraan zij onderworpen zijn.

4. Indien er een bijzonder akkoord bestaat tussen de Partijen voor het vermijden van dubbele belasting, of een bijzonder akkoord dat het overmaken van fondsen tussen de Partijen regelt, prevaleren dergelijke akkoorden.

ARTIKEL 16

VERKOOP EN MARKETING VAN LUCHTVERVOERSDIENSTEN

1. Elke Partij kent de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij het recht toe om internationale luchtvervoersdiensten op zijn grondgebied te verkopen en te verhandelen, direct of via agenten of andere tussenpersonen naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het recht tot het oprichten van kantoren, zowel on-line als off-line.
2. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om vervoer te verkopen in de munteenheid van dat grondgebied of, afhankelijk van haar nationale wetten en reglementeringen, in vrij omwisselbare munteenheden van andere landen, en eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen in munteenheden die door die luchtvaartmaatschappij aanvaard worden.
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Partij is het toegelaten om op basis van wederkerigheid eigen vertegenwoordigers alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op het grondgebied van de andere Partij binnen te brengen en te behouden.
4. Aan deze personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van één Partij worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten voor andere luchtvaartmaatschappijen.
5. Deze vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de geldende wetten en reglementeringen van de andere Partij, en overeenkomend met dergelijke wetten en reglementen:
 - a) verleent elke Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of andere vergelijkbare documenten aan de in paragraaf 3 van dit Artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en
 - b) bevorderen en bespoedigen beide Partijen de vereisten voor werkvergunningen voor personeel dat tijdelijke taken waarneemt die de negentig (90) dagen niet overschrijden.

ARTIKEL 17**UITWISSELING VAN INFORMATIE**

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen wisselen zo veel mogelijk informatie uit betreffende de geldige vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Partij, en bezorgen kopieën van de geldige bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingen en toegestane dienstabellen.
2. Elke Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij kopieën verschaffen van tarieven, dienstregelingen en wijzigingen daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan worden geëist om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.
3. Elke Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, op hun verzoek, de statistieken bezorgt betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

ARTIKEL 18**OVERLEG**

1. De luchtvaartautoriteiten van de Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren inzake alle vragen die verband houden met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van 60 (zestig) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 19**REGELING VAN GESCHILLEN**

1. Indien enig geschil rijst tussen de Partijen in verband met de interpretatie of de toepassing van deze Overeenkomst, met uitzondering van deze die zouden kunnen ontstaan aangaande de Artikelen 7 (Veiligheid), 8 (Beveiliging van de luchtvaart) en 14 (Tarieven), trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van directe onderhandelingen in overeenstemming met de bepalingen van Artikel 18 van deze Overeenkomst.
2. Indien de Partijen er niet in slagen een overeenkomst te bereiken, wordt het geschil beslecht via diplomatiek overleg.

ARTIKEL 20**WIJZIGINGEN**

1. Elke wijziging van deze Overeenkomst waartoe de Partijen in toepassing van Artikel 18 (Overleg) besluiten, treedt in werking op de datum die bepaald wordt door uitwisseling van diplomatieke nota's die aangeven dat alle noodzakelijke interne procedures voltooid werden door beide Partijen.
2. Elke wijziging van de Bijlage kan gedaan worden middels een schriftelijk akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen en treedt in werking na bevestiging door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

ARTIKEL 21**BEËINDIGING**

1. Elk van de Partijen kan te allen tijde de andere Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.
2. De Overeenkomst eindigt 1 (één) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Partij, tenzij de mededeling van beëindiging met wederzijdse instemming vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 (veertien) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22**REGISTRATIE BIJ ICAO**

Deze Overeenkomst en alle eraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 23**INWERKINGTREDING**

1. Deze Overeenkomst zal inwerkingtreden op een datum te bepalen middels uitwisseling van diplomatieke nota's die aangeven dat alle noodzakelijke interne procedures door beide Partijen voltooid werden.

2. Via dezelfde uitwisseling van nota's wordt de Overeenkomst getekend door de Partijen op 18 november 1999, en zijn Bijlagen, opgeheven.

ALS BLIJK WAARVAN DE ONDERGETEKENDEN, daartoe behoorlijk gemachtigd door de respectievelijke Regeringen, onderhavige Overeenkomst ondertekend hebben.

GEDAAN te Brussel, op 4 oktober 2009, in twee originele versies, in het Frans, het Nederlands, het Portugees en het Engels, waarbij elk van beide gelijke authenticiteit heeft. In geval van enig verschil inzake interpretatie heeft de Engelse tekst de voorkeur.

BIJLAGE

ROUTETABEL

1. Routes van België voor passagiersdiensten

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Brazilië	Verdergelegen punten
Punten in België	2 punten op de directe route (Zuidelijke Atlantische Oceaan en Afrika, met uitsluiting van Europa) later te benoemen. Zurich* of enig ander punt in Zwitserland*.	Rio de Janeiro en São Paulo (beide co-terminalpunten)	Buenos Aires Montevideo Santiago de Chile

*Zonder verkeersrechten naar/van Brazilië

2. Routes van Brazilië voor passagiersdiensten

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verdergelegen punten
Punten in Brazilië	Kaapverdië Casablanca Athene* Barcelona*	Punten in België	Tel Aviv Frankfurt Berlijn Peking

* Zonder verkeersrechten naar/van België

3. Routes van België voor vrachtdiensten

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Brazilië	Verdergelegen punten
Punten in België	Alle punten	Rio de Janeiro / São Paulo* en 2 bijkomende later te benoemen punten	Alle punten

* Behalve Guarulhos

4. Routes van Brazilië voor vrachtdiensten

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verdergelegen punten
Punten in Brazilië	Alle punten	Punten in België	Alle punten

OPMERKINGEN:

- 1 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, een of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land van hun nationaliteit.
- 2 Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet toegelaten verdergelegen punten in te wisselen of te bedienen als tussenliggende punten of tussenliggende punten als verdergelegen punten.
- 3 Beide partijen hebben het recht om 7 (zeven) wekelijkse frequenties uit te voeren op gecombineerde diensten en 7 (zeven) wekelijkse frequenties op enkel-vracht-diensten.
- 4 Met betrekking tot het bijkomende Braziliaanse verdergelegen punt in China worden de bepalingen betreffende de uitoefening van verkeersrechten in 5^{de} vrijheid toegepast zoals omschreven in paragraaf 2 van de MOU van 29 oktober 1992:
“5^{de} vrijheid, beperkt tot de bediening van 3 punten verdergelegen dan Brazilië en verdergelegen dan België, worden tussen de Partijen uitgevoerd, gelimiteerd tot een quotum van 30% (dertig procent) van het verkeer in 3^{de} en 4^{de} vrijheid tussen België en Brazilië en omgekeerd, door de aangewezen luchtvaartmaatschappij voor het uitvoeren van de diensten. Dit quotum wordt jaarlijks berekend en wordt gebaseerd op het uitvoeren van 3^{de} en 4^{de} vrijheidsrechten gedurende de 12 (twaalf) voorafgaande maanden”.
- 5 Op de Belgische route worden geen 5^{de} vrijheidsrechten uitgeoefend tussen Zurich, of enig ander punt in Zwitserland, en Brazilië. Daarnaast zal het uitvoeren van 5^{de} vrijheidsrechten van de 2 tussenliggende punten van elke Partij onderworpen zijn aan een handelsovereenkomst tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

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 REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL,

(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;

DESIRANT 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;

DESIREUX 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

DEFINITIONS

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

DESIGNATION ET AUTORISATION D'ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

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

REVOCATION 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 REGLEMENTS

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

SECURITE

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

SURETE 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 IMPOTS**

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

CAPACITE

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 AERIEN

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**REGLEMENT DES DIFFERENDS**

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**DENONCIATION**

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 AUPRES 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**ENTREE 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.

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.