

Vlaams  
Parlement

ingediend op **188** (2019-2020) – Nr. 1  
17 januari 2020 (2019-2020)

### Ontwerp van decreet

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

**Deze versie van het ontwerp van decreet is een voorlopige versie  
en dus nog niet persklaar gegeven door de bevoegde minister**

verzendcode: BUI

## INHOUD

Memorie van toelichting

Voorontwerp van decreet

Advies van de Raad van State

Ontwerp van decreet

Bijlagen:

Nederlandse tekst van de overeenkomst

Engelse tekst van de overeenkomst

Originele versie

# MEMORIE VAN TOELICHTING

## I. ALGEMENE TOELICHTING

### 1. Samenvatting

Bilaterale luchtvaartakkoorden omvatten de beginselen van de opsomming van de uitgewisselde vrijheden, de aanwijzing van de luchtvervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reizen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten.

### 2. Situering

#### Algemeen

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate vrij als de zee. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij er slechts vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit.

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading nl. passagiers en hun bagage, vracht en post.

De conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende Staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die Staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel. België heeft een 100-tal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

### Vlaamse bevoegdheden

Deze bilaterale luchtvaartakkoorden bevatten enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (art. 6, §3, 6° BWHI) en beveiliging van de luchtvaart (art. 6, §4, 4° BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Artikel 9 'gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen.

Artikel 10 'grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Bovenstaande bepalingen hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in art. 6, §1, X, 7° BWHI (*'de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal'*).

### **3. Inhoud**

Het luchtvaartakkoord bestaat uit de tekst van het akkoord zelf – het juridische kader – en een memorandum van overeenstemming (operationeel). Het memorandum van overeenstemming maakt geen voorwerp uit van de instemmingsakte. Deze akkoorden bestaan grotendeels uit standaardbepalingen van de conventie van Chicago en van de EU.

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

## **4. Procedureverloop**

### **4.1. Gemengd karakter en ondertekening**

Tijdens zijn vergadering van 15 februari 2017 stemde de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) ermee in dat een aantal geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden namens het Koninkrijk België getekend worden met enkele ondertekening door de federale overheid, met dien verstande dat deze akkoorden, na ondertekening zullen beschouwd worden als gemengde verdragen.

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep stelde ook dat het voor zich spreekt dat naar analogie met deze beslissing van de ICBB, ook de tot nu toe door de federale staat ondertekende maar nog niet geratificeerde bilaterale luchtvaartakkoorden als gemengd (federale staat/gewesten) worden beschouwd.

De overeenkomst met Brazilië van 4 oktober 2009 behoort tot de categorie van de door de federale staat ondertekende maar nog niet geratificeerde bilaterale luchtvaartakkoorden.

### **4.2. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving**

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 6 december 2019 advies uit met kenmerk 66.733/3.

#### *Bevoegdheid*

De Raad van State stelt dat de voorliggende overeenkomst terecht wordt aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de gewestparlementen.

#### *Overeenstemming met het Europees recht*

De Raad merkt op dat bij verordening (EG) nr. 847/2004 procedures zijn ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

In het kader van de adviesaanvraag bij het ontwerp van de federale instemmingswet die tot het advies 64.521/4 aanleiding heeft gegeven, werd bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, zijn gevolgd.

De Vlaamse Regering bevestigt nogmaals dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn gevolgd.

*Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst*

Verder merkt de Raad op dat in de Overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de conventie van Chicago worden aangenomen. De negentien bijlagen bij de conventie van Chicago die de "International Standards and Recommended Practices" vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO (International Civil Aviation Organization) tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

Dit probleem werd voorgelegd op de werkgroep gemengde verdragen van 19 september 2017. De FOD Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

*Onderzoek van de tekst van het ontwerp van decreet*

De Raad wijst er nogmaals op 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. De verdragsluitende partijen voor deze overeenkomst zijn de Belgische Staat en de Federale Republiek Brazilië en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Federale Republiek Brazilië zoals vermeld in het opschrift van het decreet.

Tot slot merkt de Raad op dat in tegenstelling tot hetgeen het geval is voor het door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp, het voorontwerp niet in een (anticipatieve) instemming voorziet met de wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20, tweede lid, ervan worden aangenomen.

De Raad stelt daarbij wel dat de steller van het voorontwerp geenszins verplicht is om, in navolging van de federale wetgever, een dergelijke bepaling aan het voorontwerp toe te voegen.

Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid wordt beslist om het ontwerp van decreet alsnog in die zin aan te passen.

Originele versie

## II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

Overeenkomstig artikel 2 verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

- om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- om op haar grondgebied te landen voor andere dan commerciële doeleinden;
- om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.

Artikel 3 betreft de aanwijzing voor het exploiteren van diensten. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden vastgelegd in de wetten en regels die normaal toegepast worden door de bevoegde overheid. In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken. (artikel 4).

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 5).

Artikel 6 behandelt de bewijzen en vergunningen. De artikelen 7 en 8 betreffen de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 9). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondaafhandeling te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel 10).

De overige artikelen betreffen de beginselen inzake de invoerrechten en heffingen (artikel 11), capaciteit (artikel 12), verandering van vliegtuigtype (artikel 13), tarieven (artikel 14), munteenheidsomrekening en overschrijving van inkomsten (artikel 15) en de verkoop en marketing van luchtvervoersdiensten (artikel 16).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake de uitwisseling van informatie (artikel 17), onderling overleg (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), wijzigingen (artikel 20), beëindiging (artikel 21), registratie van de overeenkomst (artikel 22) en de inwerkingtreding (artikel 23).

De overeenkomst werd opgesteld in het Frans, het Nederlands, het Portugees en het Engels. In geval van verschil in interpretatie, zal de Engelse tekst beslissend zijn.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie

**Voorontwerp van decreet 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.**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en  
Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam  
van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te  
dienen, waarvan de tekst volgt:

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

**Art. 2.** De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtvervoer, gedaan te Brussel op 4 oktober 2019, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie



# RAAD VAN STATE

## afdeling Wetgeving

advies 66.733/3  
van 6 december 2019  
over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest  
‘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’

Op 19 november 2019 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘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’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 3 december 2019. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Tim CORTHAUT, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 december 2019.

\*

Originele versie

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond<sup>1</sup>, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

\*

### STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt ertoe instemming te verlenen 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 (hierna: de Overeenkomst).

### BEVOEGDHEID

3. De Werkgroep gemengde verdragen, ingesteld bij het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten ‘over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen’, heeft op 16 februari 2017 de Overeenkomst ter instemming waarmee het voorontwerp strekt, terecht aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de gewestparlementen.<sup>2</sup>

### OVEREENSTEMMING MET HET EUROPEES RECHT

4. In 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’ wordt op het volgende gewezen:

“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.”

---

<sup>1</sup> Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

<sup>2</sup> Zie ook Adv.RvS 64.521/4 van 20 november 2018 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’, opmerking 2, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3631/001, 14-16.

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

Ten gevolge van een opmerking van de Raad van State, afdeling Wetgeving, in advies 64.521/4 van 20 november 2018 over een voorontwerp van wet dat strekt tot instemming met de Overeenkomst,<sup>3</sup> werd bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, zijn gevolgd.<sup>4</sup>

#### 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 37, 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 tegenwerpbaar zijn aan particulieren indien ze niet in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt zijn.<sup>5</sup>

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 bekendgemaakt<sup>6</sup> of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,<sup>7</sup> wat thans niet het geval is.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> Adv.RvS 64.521/4 van 20 november 2018, *l.c.*, opmerking 3, nr. 54-3631/001, 16.

<sup>4</sup> Zie *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3631/001, 10-11.

<sup>5</sup> Cass. 11 december 1953, Pas. 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

<sup>6</sup> 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 adv.RvS 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.* Vl.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66).

<sup>7</sup> Zie in dat verband adv.RvS 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).

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou 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 gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.<sup>9</sup>

### ONDERZOEK VAN DE TEKST VAN HET VOORONTWERP

6. Het verdrag waaraan instemming verleend wordt, is luidens het opschrift ervan een “[o]vereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtdiensten”, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009.

Ofschoon dit opschrift letterlijk moet worden overgenomen in het opschrift en in artikel 2 van het voorontwerp, wordt er echter nogmaals op gewezen 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 Staat<sup>10</sup> en de Federale Republiek Brazilië (en dus met de regeringen van het Koninkrijk België en van de Federale Republiek Brazilië).<sup>11</sup>

7. In tegenstelling tot hetgeen het geval is voor het door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst,<sup>12</sup> voorziet het voorontwerp niet in een (anticipatieve) instemming met de wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20, tweede lid, ervan worden aangenomen.

De steller van het voorontwerp is geenszins verplicht om, in navolging van de federale wetgever, een dergelijke bepaling aan het voorontwerp toe te voegen.

---

<sup>8</sup> Wat betreft de tegenwerpbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie onder meer HvJ 10 maart 2009, C-345/06, ECLI:EU:C:2009:140, *Heinrich*. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, *nv Heli Service Belgium*.

<sup>9</sup> Zie adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 7.

<sup>10</sup> Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

<sup>11</sup> Zie in die zin adv. 64.118/VR van 25 september 2018, 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’, opmerking 6, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 21 (met verwijzing naar adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015, 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, 13-19, en naar adv.RvS 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.

<sup>12</sup> Zie artikel 3 van de door de Kamer aangenomen tekst, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3631/004.

Indien dit niet gebeurt, zal de in artikel 20 van de Overeenkomst bepaalde uitwisseling van diplomatieke nota's die aangeven dat alle noodzakelijke procedures voltooid werden door de partijen, wat België betreft slechts kunnen gebeuren nadat overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet de gewestparlementen instemming hebben verleend met die wijzigingen.<sup>13</sup>

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Jo BAERT

Originele versie

---

<sup>13</sup> Indien een bepaling in die zin aan het voorontwerp zou worden toegevoegd, moet worden rekening houden met hetgeen de Raad van State, afdeling Wetgeving, dienaangaande in advies 64.521/4 van 20 november 2018 heeft opgemerkt (opmerkingen 4.1 tot 4.4).

**Ontwerp van decreet 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.**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en  
Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam  
van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te  
dienen, waarvan de tekst volgt:

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

**Art. 2.** De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië betreffende luchtvervoer, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009, zal volkomen gevolg hebben.

**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, en haar bijlage, gedaan te Brussel op 4 oktober 2009, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie

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

Originele versie

**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 provisies en voorwaarden die toepasselijk zijn in verband met luchtvaartdiensten;
  - (ii) het vrachtlloon 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 aantoonst 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 luchtvaartinstallaties 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 grondaafhandeling ("self-handling") te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondaafhandeling die de grondaafhandelingsdiensten 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 grondaafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminatoire wijze voor wat betreft de toegang tot het zelf afhandelen en tot de grondaafhandelingsdiensten 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, boordproviand (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 verschaft 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 clause 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.

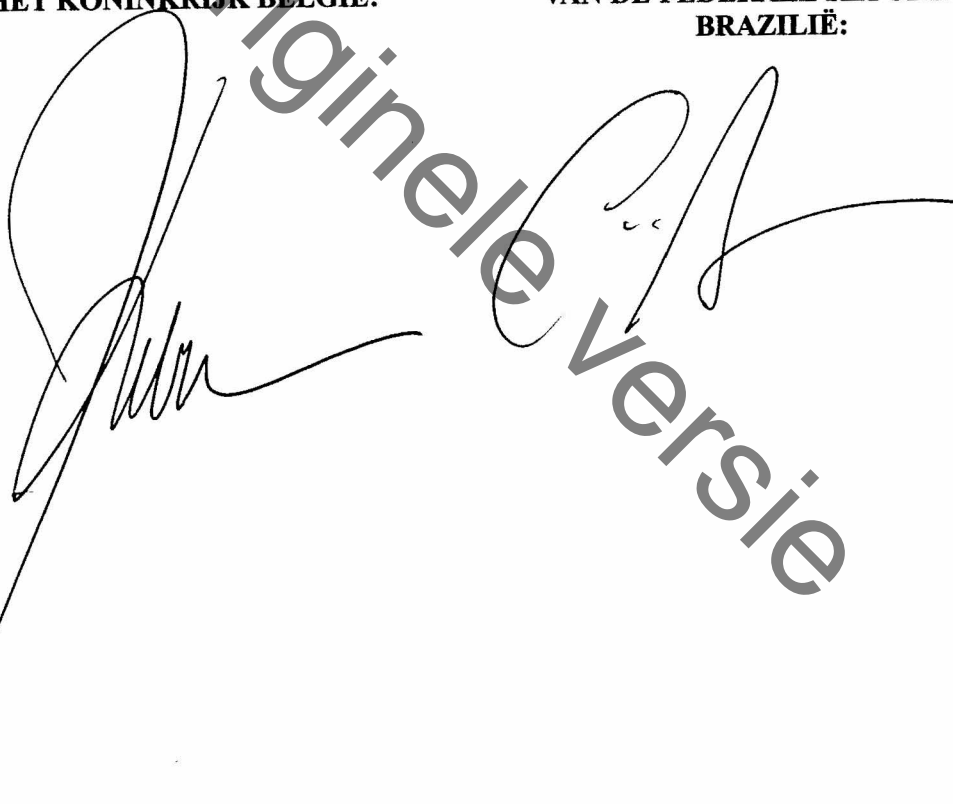
**ALS BLIJK WAARVAN DE ONDERGETEKENDEN**, daartoe behoorlijk gemachtigd door de respectievelijke Regeringen, onderhavige Overeenkomst ondertekend hebben.

**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.

**VOOR DE REGERING  
VAN HET KONINKRIJK BELGIË:**

**VOOR DE REGERING  
VAN DE FEDERALE REPUBLIEK  
BRAZILIË:**

Originele versie



## 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.<br>Zurich* of enig ander punt in Zwitserland*. | Rio de Janeiro en São Paulo (beide co-terminalpunten) | Buenos Aires<br>Montevideo<br>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<br>Casablanca<br>Athene*<br>Barcelona* | Punten in België | Tel Aviv<br>Frankfurt<br>Berlijn<br>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*<br>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<sup>de</sup> vrijheid toegepast zoals omschreven in paragraaf 2 van de MOU van 29 oktober 1992:  
*“5<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> vrijheidsrechten gedurende de 12 (twaalf) voorafgaande maanden”.*
- 5 Op de Belgische route worden geen 5<sup>de</sup> vrijheidsrechten uitgeoefend tussen Zurich, of enig ander punt in Zwitserland, en Brazilië. Daarnaast zal het uitvoeren van 5<sup>de</sup> vrijheidsrechten van de 2 tussenliggende punten van elke Partij onderworpen zijn aan een handelsovereenkomst tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

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

Originele versie

**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 Offences 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**

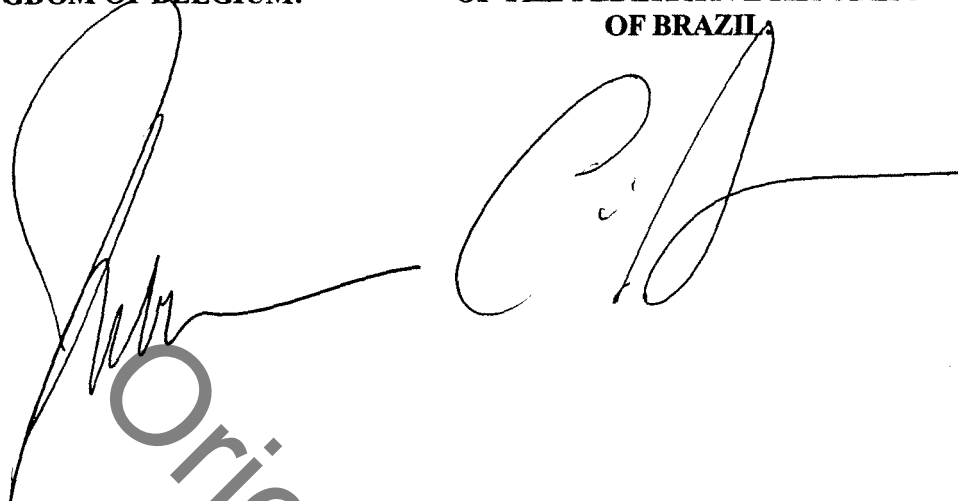
1. This Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.
2. By the same exchange of notes, the Agreement on Air Transport signed by the Parties on November 18, 1999, and 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 4<sup>th</sup> 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**

The image shows two handwritten signatures. The signature on the left is for the Kingdom of Belgium, and the signature on the right is for the Federative Republic of Brazil. Both signatures are written in black ink and are positioned above a large, diagonal watermark.

Originele versie

# 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<br>Montevideo<br>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<br>Casablanca<br>Athens*<br>Barcelona* | Points in Belgium | Tel-Aviv<br>Frankfurt<br>Berlin<br>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*<br>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.

Originele versie