



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 6.5.2011
COM(2011) 252 final

2011/0109 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la conclusion d'un accord relatif au transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République fédérative du Brésil, d'autre part

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

- Motivation et objectifs de la proposition

L'accord relatif au transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République fédérative du Brésil, d'autre part, a été négocié par la Commission comme le Conseil l'y avait autorisée en octobre 2010. Les services aériens exploités actuellement entre l'Union européenne et le Brésil sont fondés sur des accords bilatéraux conclus de manière isolée entre différents États membres et le Brésil. L'un des éléments de la politique extérieure de l'UE en matière de transport aérien consiste à négocier des accords globaux relatifs aux services aériens avec des partenaires majeurs lorsque la valeur ajoutée et les avantages économiques de ces accords ont été démontrés. L'accord vise:

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la promotion de services aériens fondés sur la concurrence entre les transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales de l'État;
- la non-discrimination et des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques;
- la promotion d'une coopération régulière et, dans la mesure du possible, l'harmonisation des réglementations et des approches.

- Contexte général

Les directives de négociation fixent l'objectif général de négocier un accord global relatif au transport aérien en vue d'assurer l'ouverture progressive et réciproque de l'accès au marché et de garantir la convergence des réglementations.

Conformément aux directives de négociation, un projet d'accord avec le Brésil a été paraphé par les deux parties le 17 mars 2011.

- Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions pertinentes figurant des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et le Brésil.

- Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La conclusion d'un accord global relatif au transport aérien avec le Brésil est un élément important dans le développement de la politique extérieure de l'UE en matière de transport aérien, comme l'indique la communication COM(2005) 79 final de la Commission, intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté».

2. Consultation des parties intéressées et analyse d'impact

Conformément à l'article 218, paragraphe 4, du TFUE, la Commission a mené les

négociations en consultation avec un comité spécial.

Elle a également consulté les parties intéressées pendant toute la durée du processus.

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

La Commission a consulté les parties intéressées, par l'intermédiaire notamment du forum consultatif, qui réunit des représentants des transporteurs aériens, des aéroports et des organisations syndicales.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Toutes les observations des parties concernées ont été dûment prises en considération dans la préparation de la position de négociation de l'Union.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

L'accord assure l'ouverture progressive du marché des transports aériens UE-Brésil. Selon un rapport de consultants établi en 2009 pour le compte de la Commission, l'existence d'un accord global relatif au transport aérien entre l'UE et le Brésil assurant l'ouverture du marché ferait augmenter de 460 000 le nombre de passagers et générerait jusqu'à 460 millions d'euros de gains pour les consommateurs au cours de la première année d'ouverture effective du marché. Son impact sur l'emploi devrait être positif et favoriser l'emploi durant plusieurs années. Au total, la libéralisation devrait entraîner la création de 980 emplois directs et indirects (avec une limite inférieure de 870 emplois et une limite supérieure de 1 360 emplois).

Le rapport a été communiqué aux États membres et aux parties intéressées par l'intermédiaire de la base de données CIRCA.

L'accord établit un comité mixte qui aura la responsabilité d'examiner la mise en œuvre de l'accord et ses effets.

3. **Éléments juridiques de la proposition**

- **Résumé des mesures proposées**

L'accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes et de deux annexes: L'annexe I porte sur le tableau des routes, les droits de trafic et la souplesse d'exploitation, l'annexe II concerne les accords bilatéraux relatifs aux services aériens.

- **Base juridique**

L'article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union.

Les dispositions de l'accord primeront sur les dispositions pertinentes des accords existants conclus par les États membres de manière isolée. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de l'Union, des conditions égales et uniformes d'accès au marché et établit de nouvelles modalités de coopération entre l'Union européenne et le Brésil en matière de réglementation dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens se fasse dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et d'efficacité. Ces dispositions ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'Union, car elles impliquent plusieurs domaines qui relèvent de la compétence exclusive de celle-ci.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour la ou les raisons suivantes.

L'accord prévoit l'extension simultanée de ses conditions aux 27 États membres, en appliquant les mêmes règles sans discrimination et dans l'intérêt de tous les transporteurs aériens de l'Union, indépendamment de leur nationalité. Ces transporteurs pourront exploiter leurs services librement depuis tout point de l'Union européenne vers tout point du Brésil, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La levée de toutes les restrictions à l'accès au marché entre l'UE et le Brésil permettra non seulement d'attirer de nouveaux opérateurs sur le marché et d'ouvrir des possibilités de desservir des aéroports sous-exploités jusqu'ici, mais aussi de favoriser aussi la consolidation entre les transporteurs aériens de l'Union.

L'accord garantit à tous les transporteurs aériens de l'UE l'accès à des possibilités commerciales, telles que la possibilité d'établir les prix librement. Un autre objectif du mandat était de créer des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens de l'Union européenne et du Brésil, ce qui nécessite une coopération solide dans le domaine de la réglementation, qui ne peut être assurée qu'à l'échelon de l'Union. Enfin, l'un des objectifs essentiels du mandat était de créer un cadre permettant de traiter et de résoudre les obstacles rencontrés dans la conduite des affaires par les transporteurs de l'UE au Brésil. Par rapport aux possibilités offertes à l'échelon national, l'Union aura plus de poids pour tenter de résoudre ces problèmes.

Par conséquent, la proposition est conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour la ou les raison(s) suivante(s):

Un comité mixte sera établi afin de discuter des questions liées à la mise en œuvre de l'accord. Ce comité stimulera les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation et examinera les

domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord. Le comité mixte sera composé de représentants de la Commission et des États membres.

Par ailleurs, les États membres continueront à remplir les tâches administratives habituelles qu'ils accomplissent dans le cadre du transport aérien international, mais en vertu de règles communes appliquées de manière uniforme.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: accord international.

D'autres moyens ne seraient pas adaptés pour la raison exposée ci-après.

Seuls des accords internationaux peuvent avoir une incidence sur les relations extérieures dans le domaine de l'aviation.

4. Incidence budgétaire

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la conclusion d'un accord relatif au transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République fédérative du Brésil, d'autre part

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 6, point a),

vu l'approbation du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de l'Union et des États membres, un accord relatif au transport aérien avec la République fédérative du Brésil (ci-après dénommé «l'accord»).
- (2) Conformément à la décision 2011/xxx du [...], l'accord a été signé le [...].
- (3) Il est nécessaire de prendre les mesures appropriées pour assurer la coordination et la représentation de l'Union et des États membres au sein du comité mixte institué en vertu de l'article 21 de l'accord.
- (4) Il y a lieu de conclure l'accord,

DÉCIDE:

Article premier *Conclusion*

1. L'accord relatif au transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République fédérative du Brésil, d'autre part, est conclu. Le texte de l'accord est joint à la présente décision.
2. Le président du Conseil désigne la personne habilitée à procéder, au nom de l'Union européenne, aux notifications prévues à l'article 27 de l'accord, à l'effet d'exprimer le consentement de l'Union européenne à être liée par l'accord.

Article 2 *Comité mixte*

1. Les représentants de l'Union européenne et des États membres sont représentés au sein du comité mixte institué en vertu de l'article 21 de l'accord.
2. L'Union européenne est représentée au sein du comité mixte par la Commission.

3. La position à adopter par l'Union européenne et ses États membres au sein du comité mixte sur des questions relevant de la compétence exclusive de l'UE qui ne nécessitent pas l'adoption d'une décision ayant des effets juridiques sera établie par la Commission et sera notifiée à l'avance au Conseil et aux États membres.
4. Pour les décisions du comité mixte relatives à des questions relevant de la compétence de l'UE, la position à adopter par l'Union européenne et ses États membres sera arrêtée par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, sauf si les traités de l'UE prévoient une autre procédure de vote.
5. Pour les décisions du comité mixte relatives aux questions relevant de la compétence des États membres, la position à adopter par l'Union européenne et ses États membres sera arrêtée par le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission ou d'États membres, sauf si un État membre a informé le Secrétariat général du Conseil, dans un délai d'un mois à compter de l'adoption de cette position, qu'il ne peut consentir à l'adoption de la décision par le comité mixte qu'avec l'accord de ses organes législatifs.

Article 3

Règlement des différends

1. La Commission représente l'Union dans les procédures de règlement des différends prévues à l'article 22 de l'accord.
2. Toute mesure appropriée à prendre en vertu de l'article 22 de l'accord concernant des questions qui relèvent de la compétence de l'Union est adoptée par la Commission, en consultation avec un comité spécial de représentants des États membres désignés par le Conseil.

Article 4

Information de la Commission

1. Les États membres informent la Commission à l'avance de toute décision de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation d'un transporteur aérien de la République fédérative du Brésil qu'ils ont l'intention d'adopter en vertu de l'article 5 de l'accord.
2. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 7 (Sécurité) de l'accord.
3. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 8 (Sûreté aérienne) de l'accord.

Article 5
Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption. Elle est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Conseil

Le président

[...]

ANNEXE

ACCORD SUR LE TRANSPORT AERIEN

ENTRE

LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL

ET

L'UNION EUROPEENNE ET SES ÉTATS MEMBRES

Index de l'accord

- Préambule
1. Définitions
 2. Octroi de droits
 3. Autorisation
 4. Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude et à la citoyenneté des transporteurs aériens
 5. Révocation d'une autorisation d'exploitation
 6. Respect des dispositions législatives et réglementaires
 7. Sécurité
 8. Sûreté aérienne
 9. Possibilités commerciales
 10. Investissement de capitaux étrangers
 11. Droits de douane et taxes
 12. Redevances d'usage
 13. Tarifs
 14. Fourniture de statistiques
 15. Cadre concurrentiel
 16. Environnement
 17. Gestion du trafic aérien
 18. Protection des consommateurs
 19. Questions liées à l'emploi
 20. Systèmes informatisés de réservation
 21. Comité mixte
 22. Règlement des différends
 23. Relations avec d'autres accords
 24. Amendement
 25. Dénonciation

26. Enregistrement de l'accord

27. Entrée en vigueur

ANNEXES

Annexe I Services agréés et routes spécifiées

Annexe II Accords bilatéraux relatifs aux services aériens

LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL (ci-après dénommée «le Brésil»), d'une part,
et

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement «les traités») et États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés «les États membres»),

et L'UNION EUROPÉENNE, d'autre part,

Le Brésil et États membres de l'Union européenne, en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec l'Union européenne;

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien;

RECONNAISSANT l'importance d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens;

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

DÉTERMINÉS à recueillir les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et, dans la mesure du possible, d'une harmonisation des réglementations et approches;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et de secteurs d'activité viables dans ce domaine;

DÉSIREUX de promouvoir un environnement concurrentiel pour les services aériens, reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence identiques pour les transporteurs aériens, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

DÉSIREUX de permettre à leurs transporteurs aériens de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture de services aériens en vertu du présent accord;

DÉSIREUX de maximiser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, ainsi que les avantages indirects pour d'autres parties prenantes;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs et d'encourager un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens;

SOULIGNANT l'importance du capital pour le secteur aérien en vue de poursuivre le développement des services aériens;

DÉSIREUX de conclure un accord sur les services aériens complétant la convention précitée;
SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

1. «accord»: le présent accord, ses annexes et appendices éventuels, ainsi que leurs amendements éventuels;
2. «service aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers;
3. «déclaration de citoyenneté»: le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 3 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal;
4. «convention»: la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention et ratifié par le Brésil, d'une part, et l'État membre ou les États membres, d'autre part, et
toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois au Brésil et à l'État membre ou aux États membres;
5. «déclaration d'aptitude»: le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
6. «coût de revient complet»: les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;
7. «service aérien international»: un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;
8. «États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile»: l'Argentine, Aruba, le Belize, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, la République dominicaine, l'Équateur, l'El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou, l'Uruguay et le Venezuela;
9. «parties»: d'une part, le Brésil et, d'autre part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives;
10. «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;

11. «escale non commerciale»: un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien;

12. «subvention»: toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:

une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété ou de protection contre la faillite;

des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;

les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou

les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

13. «tarifs»: les tarifs, prix, redevances ou indemnités appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronefs de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix, redevances ou indemnités y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences autres services auxiliaires;

14. «territoire»: dans le cas du Brésil, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de l'Union européenne et ses États membres, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue en septembre 2006; et

15. «redevance d'usage»: une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:

le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

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

le droit d'assurer un service aérien international conformément aux dispositions de l'annexe I; et

les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

du Brésil d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;

de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire brésilien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire brésilien.

Article 3

Autorisation

Dès réception des demandes introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, l'autre partie accorde à ce transporteur aérien, dans les délais les plus brefs, les autorisations et agréments appropriés, à condition:

pour un transporteur aérien du Brésil, que la participation majoritaire et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains du Brésil ou d'États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile qui ont notamment conclu un accord sur certains aspects des services aériens (accord horizontal) avec l'Union européenne, ou de ressortissants de cet État ou de ces États, ou les deux; que le Brésil, émetteur de son certificat de transporteur aérien, exerce et maintienne le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien et que ce dernier ait son établissement principal sur le territoire du Brésil;

pour un transporteur aérien de l'Union européenne, que la participation majoritaire et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains d'un ou de plusieurs États membres de l'Union européenne ou de la Suisse ou de signataires de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) ou de ressortissants de cet État ou de ces États, ou les deux; que l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien et que ce dernier ait son établissement principal sur le territoire de l'Union européenne;

que le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la ou les demandes; et

que les dispositions des articles 7 (Sécurité) et 8 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

2. Les parties conviennent d'encourager, dès la signature du présent accord, la simplification et l'harmonisation des procédures relatives à l'octroi des autorisations. Le comité mixte établi en vertu de l'article 21 du présent accord élabore une procédure de coopération dans ce sens, dans un délai d'un an à compter de la signature du présent accord.

Article 4

Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude et à la citoyenneté des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent promptement toute déclaration d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions des points a) et b) ci-dessous.

Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, notamment des raisons liées à la déclaration réglementaire relative à la propriété des transporteurs aériens désignés par chaque partie, elles doivent en avvertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Si la question ne peut pas être résolue par le comité mixte, les parties conservent la possibilité de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités des transporteurs aériens concernés.

Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de déclarations concernant:

- (1) les certificats de sécurité ou autorisations afférentes à la sécurité;
- (2) les dispositions en matière de sûreté; ou
- (3)** la couverture d'assurance.

Article 5

Révocation d'une autorisation d'exploitation

1. Chacune des parties se réserve le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque:

pour un transporteur aérien du Brésil, la participation majoritaire et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains du Brésil ou d'États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile qui ont notamment conclu un accord sur certains aspects des services aériens (accord horizontal) avec l'Union européenne, ou de ressortissants de cet État ou de ces États, ou les deux; ou que le Brésil, émetteur de son certificat de transporteur aérien, n'exerce pas ou ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien, ou que ce dernier n'a pas son établissement principal sur le territoire du Brésil;

pour un transporteur aérien de l'Union européenne, la participation majoritaire et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains d'un ou de plusieurs États membres de l'Union européenne ou de la Suisse ou de signataires de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) ou de ressortissants de cet État ou de ces États, ou les deux; ou que l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien, et que ce dernier n'a pas son établissement principal sur le territoire de l'Union européenne;

le transporteur a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou

une partie a déclaré, conformément à l'article 15 (Cadre concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, points c) ou d), ou du paragraphe 3 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque partie de refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité) ou de l'article 8 (Sûreté aérienne) du présent accord.

Article 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires d'une partie régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les transporteurs aériens de l'autre partie et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) sont observées par les passagers et équipages des transporteurs de l'autre partie ou en leur nom, et pour les marchandises desdits transporteurs.

Article 7

Sécurité

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, elles s'engagent dans une coopération renforcée, y compris en relation avec les opérations aériennes, afin notamment de permettre le partage d'informations pouvant influencer sur la sécurité de la navigation aérienne internationale, la participation mutuelle aux activités de surveillance de l'autre partie ou la conduite d'activités de surveillance communes dans le domaine de la sécurité aérienne et le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays tiers. Cette coopération est développée dans le cadre de l'*accord entre l'Union européenne et le gouvernement de la République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile*, conclu à Brasilia le 14 juillet 2010 (ci-après dénommé «l'accord sur la sécurité»), en ce qui concerne les questions couvertes par ledit accord.

2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une partie conformément à l'accord sur la sécurité, et encore en vigueur, sont reconnus comme valides par l'autre partie et ses autorités aéronautiques aux fins de l'exploitation des services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes internationales et aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes peuvent solliciter à tout moment des consultations avec l'autre partie ou les autorités aéronautiques compétentes de celle-ci en ce qui concerne les normes et exigences de sécurité que celles-ci appliquent et gèrent. Si, à la suite de ces consultations, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui les ont demandées estiment que l'autre partie ou les autorités aéronautiques compétentes de celle-ci n'appliquent pas ou ne gèrent pas de manière effective des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la convention, elles informent l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'adoptent pas les mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou un autre délai fixé, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui ont fait la demande de consultations sont en droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un transporteur aérien dont l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes assurent le contrôle en matière de sécurité, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités dudit transporteur aérien.

4. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par un transporteur aérien d'une des parties ou au nom de celle-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités aéronautiques de l'autre partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.

5. Si les autorités aéronautiques d'une des parties constatent, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes minimales applicables à ce moment en vertu de la convention, ou constatent que les normes de sécurité établies en application de la convention à ce moment ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre partie compétentes en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité du transporteur aérien

qui exploite l'aéronef en question de ces constatations et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si les mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans les quinze (15) jours, l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique du transporteur aérien exploitant l'aéronef peuvent être révoqués, suspendus ou limités, ou ses activités peuvent être suspendues ou limitées d'une autre manière. Les mêmes mesures peuvent être prises lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.

6. Chaque partie, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques compétentes, a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités de celui-ci, si elle conclut qu'une menace immédiate pour la sécurité aérienne justifie ces mesures. Dans la mesure du possible, la partie qui prend ces mesures s'efforce de consulter l'autre partie au préalable.

7. Toute mesure prise par une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes conformément aux paragraphes 3, 5 ou 6 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

Article 8

Sûreté aérienne

1. Conformément aux droits et aux obligations que leur confère le droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991, et de toute autre convention et tout autre protocole relatifs à la sûreté aérienne qui lient les deux parties.

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

4. Les parties agissent conformément aux normes internationales de sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté aérienne.

5. Chaque partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et bagages à main, ainsi que les marchandises et les provisions de bord, avant et

pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que lesdites mesures soient adaptées en fonction de l'aggravation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie pour le départ et durant le séjour sur son territoire doivent être observées. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

6. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire, qui devraient être communiquées sans délai à l'autre partie. Cette partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie reconnaît qu'aucune des dispositions du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté.

7. Une partie peut prendre des mesures d'urgence, y compris la modification des mesures en vigueur, pour faire face à une menace spécifique pour la sûreté. De telles mesures sont notifiées immédiatement aux autorités compétentes de l'autre partie.

8. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie en évalue les effets négatifs possibles sur les services aériens internationaux et, à moins d'y être obligée par la loi, prend en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées en vue de répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

9. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans dommage à cet incident ou à cette menace d'incident.

10. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

11. Lorsque l'une des parties a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article, les autorités compétentes de la première partie peuvent demander aux autorités compétentes de l'autre partie des consultations immédiates. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations constitue, pour la partie qui a demandé les consultations, un motif pour prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions les autorisations d'exploitation et les agréments techniques d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie afin d'assurer le respect des dispositions. Lorsque l'urgence l'impose ou pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du présent article, une partie peut prendre des mesures à titre provisoire.

Article 9

Possibilités commerciales

Conduite des affaires

1. Les parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties conviennent donc de procéder, dès la signature du présent accord, à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires des transporteurs aériens des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.

2. Lorsqu'il est fait référence à des dispositions législatives et réglementaires nationales en rapport avec les possibilités commerciales visées par le présent article, les parties veillent à ce que ces dispositions législatives et réglementaires ne fassent pas indûment obstacle aux opérations commerciales.

3. Le comité mixte institué en vertu de l'article 21 du présent accord établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales; il suit les progrès accomplis en vue de traiter efficacement les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment en ce qui concerne l'évolution vers des modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

Représentants des transporteurs aériens

4. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque partie, les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir librement sur le territoire de l'autre partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services aériens et de services connexes.

5. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire à la fourniture de services aériens. Les deux parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Assistance en escale

6. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit en ce qui concerne l'assistance en escale, sur le territoire de l'autre partie:

- (i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale («auto-assistance»), ou
- (ii) de choisir parmi les prestataires concurrents, y compris d'autres transporteurs aériens, qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie

permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Les droits établis au point a) i) et a) ii) ci-dessus sont uniquement soumis à des contraintes en application des dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la partie concernée veille à ce que l'ensemble de ces services soit mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions égales et appropriées; les tarifs desdits services sont déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

7. L'attribution de créneaux horaires disponibles dans les aéroports situés sur le territoire des parties s'effectue en temps utile et de manière indépendante, transparente et non discriminatoire. Un transporteur aérien est autorisé à exploiter des services aériens conformément aux créneaux horaires attribués sans approbation ultérieure des horaires, des programmes de vols ou des plans d'exploitation.

Plans d'exploitation, programmes et horaires

8. Une partie peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes et des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord. Si une partie exige cette notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée aux exigences et procédures de notification pour les intermédiaires de services aériens et pour les transporteurs aériens de l'autre partie.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

9. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque partie, tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou d'autres intermédiaires de son choix ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services aériens et services connexes, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque partie, et toute personne est libre d'acheter ces services aériens et services connexes, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

10. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales en matière de changes.

11. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de convertir dans une monnaie librement convertible et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables en matière de changes, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert. La conversion et le transfert de ces recettes ne sont soumis à aucune redevance administrative ni aucun frais de change, à l'exception des frais normalement perçus par les banques pour ce type de conversion et de transfert. Les dispositions du présent article n'exemptent pas les transporteurs aériens des deux parties de tous droits, impôts et

contributions auxquels ils sont par ailleurs soumis. S'il existe un accord particulier entre un État membre de l'UE et le Brésil pour éviter la double imposition, ou un accord particulier ou toute autre disposition concernant l'imposition des recettes ou bénéfices, conclus de manière bilatérale et régissant les transferts de fonds entre cet État membre de l'UE et le Brésil, ces accords prévalent.

Accords de coopération

12. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:

tout transporteur aérien de la même partie;

tout transporteur aérien de l'autre partie;

tout transporteur aérien d'un pays tiers; et

tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

à condition (i) que le transporteur exploitant le service dispose des droits de trafic adéquats et (ii) que lesdits accords satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à l'exploitation ou à l'offre de services aériens internationaux.

Les parties peuvent exiger que les transporteurs aériens notifient, aux seules fins d'information, les accords de coopération commerciale passés dans le cadre du présent accord avec les autorités compétentes.

13. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui exploitera chaque partie du service.

14. S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération; Le choix, par les transporteurs de surface, d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

15. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à recourir, en rapport avec les services aériens internationaux, à tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Franchisage et marques

16. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties aux accords en question, notamment celles relatives aux articles 7 (Sécurité) et 8 (Sûreté aérienne) du présent accord.

Location

17. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent, conformément aux dispositions législatives et réglementaires des parties concernées, conclure des accords portant sur la fourniture d'aéronefs avec ou sans équipage pour des services aériens internationaux avec:

tout transporteur aérien des parties; et

tout transporteur aérien d'un pays tiers;

à condition que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords. Aucune des deux parties n'exige du transporteur aérien qui fournit des aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités. Les parties peuvent exiger que ces accords soient approuvés par leurs autorités compétentes. Lorsqu'une partie exige une telle approbation, elle limite au minimum la charge administrative des procédures d'approbation pour les transporteurs aériens.

Article 10

Investissement de capitaux étrangers

Chaque partie autorise des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote de ses transporteurs aériens.

Article 11

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont imposées par les autorités nationales, régionales et/ou locales de deux parties et ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la portion du vol effectuée au-dessus du territoire de la partie où ils ont été embarqués;

l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie employés pour des services aériens internationaux;

le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la portion du vol effectuée au-dessus du territoire de la partie où elles ont été embarquées; et

les imprimés, y compris le matériel publicitaire gratuit, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la portion du vol effectuée au-dessus du territoire de la partie où ils ont été embarqués.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Si cela est nécessaire pour assurer le respect des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, une partie peut demander l'aide de l'autre partie, au nom de son ou de ses transporteurs aériens, afin d'obtenir une exonération des impôts, des taxes, des droits et des redevances perçus par les autorités nationales ou locales sur les biens mentionnés auxdits paragraphes, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent article, sauf dans la mesure où ces redevances sont basées sur le coût du service fourni. En réponse à une telle demande, l'autre partie fait part aux autorités compétentes des remarques de la partie requérante et prend, le cas échéant, les mesures appropriées pour assurer l'application correcte des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article.

8. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.

9. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

10. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de cette taxe sur les importations. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions en vigueur entre un État membre et le Brésil pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

Article 12

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une partie aux transporteurs aériens de l'autre partie sont justes, raisonnables et non discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie sont transparentes et n'excèdent pas le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis de façon efficace et économe.

3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations. Chaque partie encourage les autorités ou organismes compétents et les transporteurs aériens à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Les autorités compétentes informent les utilisateurs avec un préavis raisonnable de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre de ces modifications.

Article 13

Tarifs

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et non faussée.

2. Chaque partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que les transporteurs aériens des deux parties notifient à ses autorités aéronautiques, de façon simplifiée et aux seules fins d'information, les tarifs offerts pour les services au départ de son territoire. Cette notification peut être demandée aux transporteurs aériens au plus tôt lorsqu'ils offrent le tarif pour la première fois.

3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités aéronautiques des parties notamment sur des questions telles que les exigences et procédures relatives à la notification des tarifs et le caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire des tarifs.

Article 14

Fourniture de statistiques

1. Les autorités aéronautiques d'une partie peuvent exiger des autorités aéronautiques de l'autre partie qu'elles fournissent les statistiques disponibles concernant le trafic acheminé sur des services assurés en vertu du présent accord, telles qu'elles peuvent être raisonnablement exigées, de manière non discriminatoire, en vertu des dispositions législatives et réglementaires nationales.

2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens.

Article 15

Cadre concurrentiel

1. Chaque partie offre aux transporteurs aériens des deux parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens relevant du présent accord. Le droit de la concurrence de chaque partie, avec ses modifications successives, s'applique aux activités d'exploitation des transporteurs aériens relevant de la juridiction respective de chaque partie. Les parties partagent l'objectif de compatibilité et de convergence des règles de concurrence et coopèrent, selon les besoins et s'il y a lieu, à l'application du droit de la concurrence.

2. Les parties soulignent l'importance d'une concurrence libre et non faussée pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'application saine et efficace de leur droit de la concurrence contribue au bon fonctionnement de la fourniture de services de transport aérien entre les parties. Les parties reconnaissent que la coopération et la coordination entre leurs autorités de la concurrence respectives contribuent à stimuler la concurrence, favorisent la résolution efficace des problèmes de concurrence et permettent de réduire la probabilité de divergences dans l'application de leurs règles de concurrence ou de réduire au minimum l'incidence de ces divergences.

3. Chaque partie veille à ce que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle du trafic aérien et les services de navigation aérienne, les infrastructures et services de sûreté aérienne et les autres infrastructures et services connexes qui sont fournis sur son territoire soient à la disposition des transporteurs aériens de l'autre partie de manière non discriminatoire.

4. Les parties reconnaissent que les subventions et aides d'État peuvent fausser la concurrence loyale et équitable entre les transporteurs aériens pour la fourniture des services aériens internationaux relevant du présent accord. Ce soutien peut notamment prendre la forme, de manière non exhaustive, d'injections de capitaux, de subventions croisées, de dons, de garanties, de réductions ou d'exonérations d'impôts, d'une protection contre la faillite ou d'une assurance, de la part de toute entité publique.

5. Si une partie estime que ses transporteurs aériens font l'objet d'une discrimination ou de pratiques déloyales de la part de l'autre partie, ou qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par l'autre partie fausserait ou fausse la concurrence loyale et équitable au détriment des transporteurs aériens de la première partie, elle peut présenter des observations à l'autre partie. Chaque partie peut en outre demander dans ce cas la convocation d'une réunion du

comité mixte, conformément à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord, pour examiner la question.

6. Si, à la suite de consultations au sein du comité mixte, l'une des parties estime que les conditions visées au paragraphe 5 persistent et sont susceptibles d'entraîner un dommage irréparable pour son ou ses transporteurs aériens, elle peut prendre des mesures conformément aux procédures et critères fixés par le comité mixte en application de l'article 21 (Comité mixte) du présent accord. Toute mesure prise de la sorte est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée. Elle vise exclusivement le ou les transporteurs aériens bénéficiant des conditions visées au paragraphe 5 et est sans préjudice du droit de chaque partie de prendre des mesures en vertu de l'article 22 (Règlement des différends) du présent accord.

7. Lorsque les parties entreprennent les discussions visées aux paragraphes 5 et 6 du présent article,

elles coordonnent leurs actions avec les autorités compétentes;

elles examinent des solutions de remplacement susceptibles d'atteindre également les objectifs de l'action et compatibles avec le droit général en matière de concurrence et de protection des consommateurs. et

elles tiennent compte du point de vue de l'autre partie et de ses obligations au titre d'autres accords internationaux.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 7 du présent article, aucune des dispositions du présent article ne limite le pouvoir des autorités de la concurrence de l'une ou l'autre des parties et toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence relèvent de la compétence exclusive de ces autorités.

Article 16

Environnement

1. Les parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable du transport aérien. Les parties entendent collaborer pour cerner les problèmes liés à l'incidence environnementale du transport aérien international.

2. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer en vue d'étudier les effets du transport aérien sur l'environnement et de les réduire au minimum, et de faire en sorte que toute mesure soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

3. Les parties approuvent et devraient encourager l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts en vue de renforcer la coopération visant à traiter l'incidence environnementale du transport aérien international, notamment en ce qui concerne:

la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;

l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'incidence environnementale du transport aérien;

la recherche et le développement dans le domaine des carburants d'aviation produits à partir de sources d'énergie renouvelables;

l'échange de vues concernant les questions liées à l'incidence environnementale du transport aérien international; et

le contrôle du bruit et les mesures d'atténuation visant à réduire l'incidence du transport aérien sur la santé et sur l'environnement.

4. Les parties s'emploient également, dans le respect de leurs droits et obligations multilatérales en matière d'environnement, à renforcer la coopération, notamment financière et technologique, relative aux mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport aérien international.

5. Aucune des dispositions du présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international.

Article 17

Gestion du trafic aérien

Les parties coopèrent pour traiter efficacement les problèmes de contrôle de la sécurité et les questions de politique concernant la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants. Les parties encouragent leurs autorités de l'aviation civile et leurs prestataires de services de navigation aérienne à poursuivre la collaboration en matière de réglementation et d'interopérabilité afin d'intégrer davantage, dans la mesure du possible, les systèmes des deux parties, de réduire l'incidence environnementale du transport aérien et de partager l'information en tant que de besoin.

Article 18

Protection des consommateurs

1. Les parties soulignent l'importance de protéger les intérêts des consommateurs.

2. Les parties reconnaissent l'importance de promouvoir la coopération mutuelle dans ce domaine et d'éviter d'imposer des exigences incompatibles aux transporteurs aériens. A cette fin, les parties se consultent mutuellement dans le cadre du comité mixte sur les développements à venir et sur les propositions de réglementation dans ce domaine.

Article 19

Questions liées à l'emploi

1. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur la main d'œuvre, l'emploi et les conditions de travail. Les parties s'engagent à coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord.

2. Les parties reconnaissent l'importance des avantages que procure la combinaison, d'une part, des avantages économiques importants découlant de l'existence de marchés ouverts et concurrentiels et, d'autre part, de normes du travail élevées pour les employés. Les parties mettent en œuvre les dispositions du présent accord de façon à favoriser des normes du travail élevées, indépendamment de la propriété ou de la nature des entreprises concernées, et à assurer que les droits et principes énoncés dans leurs législations respectives ne sont pas compromis.

3. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées à l'emploi qu'elle qualifie d'importantes.

Article 20

Systemes informatisés de réservation

1. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des parties ont le droit d'installer leurs SIR, de les entretenir et de les mettre à la libre disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre partie, à condition que ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.

2. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition, sur son territoire, de règles plus strictes aux fournisseurs de SIR de l'autre partie que celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR, en ce qui concerne les affichages des SIR (y compris les paramètres de modification et d'affichage), les activités, les pratiques, les ventes ou la propriété.

3. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre partie que les propriétaires ou exploitants de cette dernière.

Article 21

Le Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte, composé de représentants des deux parties, qui est chargé de la gestion du présent accord et qui veille à sa bonne exécution. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins annuellement. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.

2. Le comité mixte fixe son règlement intérieur.

3. Le comité mixte mène ses travaux et arrête ses décisions sur la base du consensus.

4. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.

5. Le comité mixte émet des recommandations et prend des décisions lorsque cela est expressément prévu par le présent accord et notamment pour établir les procédures et critères visés à l'article 15 (Cadre concurrentiel), paragraphe 6, du présent accord.

6. Le comité mixte développe également la coopération, notamment par les moyens suivants sans que cette liste soit exhaustive:

en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;

en examinant et, autant que possible, en résolvant de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la contrainte réglementaire liée à l'exploitation de services aériens;

en échangeant des informations, y compris sur les modifications des législations et politiques nationales susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;

en encourageant les échanges au niveau des experts sur de nouvelles initiatives législatives ou réglementaires concernant les matières couvertes par le présent accord, telles que l'environnement ou la protection des consommateurs, en vue d'assurer autant que possible la compatibilité des approches;

en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;

en examinant des questions en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle;

en développant la coopération réglementaire et l'engagement réciproque à instaurer la reconnaissance mutuelle et la convergence des réglementations et mesures;

en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les accords multilatéraux, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune; et

en facilitant l'échange réciproque d'informations statistiques dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord.

7. Lorsqu'une partie élabore ou met en œuvre des mesures relevant de la politique aéronautique ou d'autres mesures susceptibles d'avoir une incidence notable sur le transport aérien, elle en évalue les effets possibles sur les droits prévus dans le présent accord. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner les effets possibles des mesures relevant de la politique aéronautique ou d'autres mesures susceptibles d'avoir une incidence notable sur le transport aérien et pour recommander les dispositions appropriées que doivent prendre les parties à l'égard des droits prévus dans le présent accord. Si ces mesures ont des effets préjudiciables, le comité mixte prend les mesures appropriées, dans les limites de son mandat, pour limiter ces effets préjudiciables au minimum.

8. Le présent accord ne fait pas obstacle à une coopération et à des discussions entre les autorités compétentes des parties en dehors du comité mixte, notamment dans les domaines de la sûreté, la sécurité, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les infrastructures aéroportuaires, la concurrence et la protection des consommateurs. Les parties informent le comité mixte des résultats d'une telle coopération et des discussions susceptibles d'avoir une incidence sur la mise en œuvre du présent accord.

Article 22

Règlement des différends

Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 15 (Cadre concurrentiel) du présent accord, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut être réglé par la voie diplomatique ou, s'il persiste, être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par accord des parties (médiation). En l'absence d'accord des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à un arbitrage selon une procédure à convenir par les parties.

Article 23

Relations avec d'autres accords

1. Lors de l'entrée en vigueur du présent accord en application de son article 27, celui-ci prévaut sur les dispositions pertinentes des accords bilatéraux énumérés à la section 1 de l'annexe II, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe II.
2. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

Article 24

Amendement

Tout amendement au présent accord peut être arrêté par consentement mutuel des parties à la suite de consultations tenues conformément à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord. Les amendements entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 27 (Entrée en vigueur).

Article 25

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

Article 26

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent accord et tous ses amendements entrent en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, le Brésil remet à l'Union européenne la note diplomatique destinée à l'Union européenne et à ses États membres, et l'Union européenne remet au Brésil la ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses États membres. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à ..., le ..., en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, et tchèque, chacun de ces textes faisant également foi.

Pour la République fédérative du Brésil

Pour l'Union européenne

Pour l'Autriche

Pour la Belgique

Pour la Bulgarie

Etc.

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

1. Aux fins de l'article 2, paragraphe 1, point c), et de l'annexe II, section 2, du présent accord, chaque partie autorise les transporteurs aériens de l'autre partie à exercer leurs activités sur les routes spécifiées ci-dessous:

pour les transporteurs aériens de l'Union européenne:

points en deçà – points sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres – points intermédiaires – points au Brésil – points au-delà

pour les transporteurs aériens brésiliens:

points en deçà – points au Brésil – points intermédiaires – points sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres – points au-delà

DROITS DE TRAFIC

2. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie les droits de trafic suivants sur les routes spécifiées:

Services mixtes réguliers et non réguliers:

- pour les transporteurs aériens brésiliens: le droit de fournir des services aériens internationaux entre tous points au Brésil et tous points sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres;
- pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: le droit de fournir des services aériens internationaux entre tous points sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres et tous points au Brésil.

Aucune des dispositions du présent paragraphe ne doit être interprétée comme conférant aux transporteurs aériens brésiliens le droit d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un point sur le territoire d'un autre État membre.

Services tout-cargo:

- pour les transporteurs aériens brésiliens: le droit de fournir des services aériens internationaux entre tous points au Brésil et tous points sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres avec des droits de trafic illimités par des points intermédiaires et/ou des points au-delà (droits de cinquième liberté);
- pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: le droit de fournir des services aériens internationaux entre tous points sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres et tous points au Brésil avec des droits de trafic illimités par des points intermédiaires et/ou des points au-delà (droits de cinquième liberté).

Lorsqu'ils exploitent des services tout-cargo, les transporteurs aériens des parties peuvent omettre de faire escale à l'un des points ci-dessus, à condition que les services convenus sur la route débutent et se terminent sur leur propre territoire.

SOUPLESSE D'EXPLOITATION

3. Sur les routes spécifiées, les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:

exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;

combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;

desservir des points intermédiaires et des points au-delà spécifiés aux paragraphes 1 et 2 de la présente annexe et relevant des accords de coopération commerciale visés à l'article 9, paragraphe 9, du présent accord, ainsi que des points sur le territoire des parties selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;

omettre des escales en un ou en plusieurs points;

transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point (rupture de charge);

faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;

faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie;

combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;

desservir plus d'un point sur le même service (co-terminalisation)

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord, à condition que les services débutent ou se terminent sur leur propre territoire.

4. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ni le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie.

ANNEXE II

ACCORDS BILATÉRAUX RELATIFS AUX SERVICES AÉRIENS

Section 1

Comme indiqué à l'article 23 (Relations avec d'autres accords) du présent accord, ce dernier prévaut sur les dispositions pertinentes des accords bilatéraux suivants conclus entre le Brésil et des États membres:

Accords relatifs aux services aériens entre la République fédérative du Brésil et des États membres de l'Union européenne, tels que modifiés ou effectivement remplacés, qui, à la date de signature du présent accord, sont en vigueur ou en application:

- Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République fédérative du Brésil relatif aux services aériens réguliers signé à Rio de Janeiro le 29 août 1957;
- Accord entre le gouvernement de l'Autriche et le gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif aux services aériens signé à Vienne le 16 juillet 1993;
- Accord entre le gouvernement du Royaume de Danemark et le gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, signé à Rio de Janeiro le 18 mars 1969;
- Accord entre le gouvernement espagnol et le gouvernement des États-Unis du Brésil relatif aux services aériens réguliers, signé à Rio de Janeiro le 28 novembre 1949;
- Accord entre la République française et la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, signé à Paris le 29 octobre 1965;
- Accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la République de Hongrie et le gouvernement de la République fédérative du Brésil, signé à Brasilia le 3 avril 1997;
- Accord entre l'Italie et les États-Unis du Brésil relatif aux services aériens réguliers, signé à Rome le 23 janvier 1951;
- Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le gouvernement de la République fédérative du Brésil, signé à Brasilia le 6 juillet 1997;
- Accord relatif aux services aériens entre la République portugaise et la République fédérative du Brésil, signé à Lisbonne le 11 novembre 2002;
- Accord entre le gouvernement du Royaume de Suède et le gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, signé à Rio de Janeiro le 18 mars 1969;

- Accord entre le gouvernement des États-Unis du Brésil et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif au transport aérien, conclu à Rio de Janeiro le 31 octobre 1946.

Accords relatifs aux services aériens entre la République fédérative du Brésil et des États membres de l'Union européenne, tels que modifiés, qui, à la date de signature du présent accord, ont été signés mais ne sont pas encore entrés en vigueur:

- Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République de Corée relatif aux services aériens, conclu à Bruxelles le 4 octobre 2009;
- Accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la République de Pologne et le gouvernement de la République fédérative du Brésil, signé à Rio de Janeiro le 13 mars 2000;

Section 2

Nonobstant la section 1 de la présente annexe, les droits existants et nouveaux, y compris les droits de desservir des points intermédiaires et au-delà, ainsi que les dispositions ou traitements plus favorables en vertu des accords bilatéraux précités ou d'autres arrangements entre le Brésil et des États membres de l'UE qui n'entrent pas dans le champ du présent accord ou sont moins favorables que ce dernier, peuvent être exercés et convenus, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.

Section 3

Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du «territoire» à l'article 1 (Définitions) du présent accord, les accords bilatéraux cités dans la section 1 entre le Brésil et le Royaume de Danemark, la République française, le Royaume des Pays-Bas et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord restent applicables conformément à leurs dispositions.