ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASILE O CONSELHO FEDERAL SUÍÇO RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS REGULARES

O Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

O Conselho Federal Suíço ("Suíça"), doravante denominados "Partes Contratantes";

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios;

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso da Suíça, o Escritório Federal de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer Anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "Serviços acordados" significa os serviços aéreos nas rotas especificadas para transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 4 (Designação e Autorização de Operação) deste Acordo;

f) "tarifa" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam esses preços, tarifas e encargos;

g) "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por essas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo os serviços e instalações a elas relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas serão doravante denominados "serviços acordados" e "rotas especificadas", respectivamente.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes Contratantes gozarão, enquanto operarem serviços aéreos internacionais, dos seguintes direitos:

a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte Contratante, para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Anexo a este Acordo, acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros,

bagagem, carga ou mala postal destinados ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, outras que não as designadas com base no Artigo 4 (Designação e Autorização de Operação) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território daquela outra Parte Contratante.

5. Se devido a conflito armado, a distúrbios ou eventos políticos, ou a circunstâncias especiais e anormais, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante forem incapazes de operar um serviço em suas rotas normais, a outra Parte Contratante envidará seus melhores esforços para facilitar a operação contínua de tais serviços por meio de rearranjos apropriados de tais rotas, incluindo a concessão de direitos pelo tempo que for necessário para facilitar operações viáveis.

Artigo 3
Exercício dos direitos

1. As empresas aéreas designadas gozarão de tratamento não discriminatório no fornecimento dos serviços acordados abrangidos pelo presente Acordo.

2. Cada Parte Contratante permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

3. Nenhuma Parte Contratante poderá limitar unilateralmente o volume de tráfego, a frequência, o número de destinos ou a regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto conforme possa ser exigido por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 4
Designação e Autorização de Operação

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Tais notificações serão efetuadas por via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, as autoridades aeronáuticas concederão a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea designada tenha seu principal local de negócios no território da Parte Contratante que a designa e possua Certificado de Operador Aéreo válido emitido por aquela Parte Contratante;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa;

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados.

Artigo 5
Revogação e Suspensão da Autorização de Operação

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar ou suspender uma autorização de operação mencionada no Artigo 4 (Designação e Autorização de Operação) deste Acordo em relação a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que:

a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea tenha o seu principal local de negócios no território da Parte Contratante que a designou e de que possua Certificado de Operador Aéreo válido emitido por aquela Parte Contratante; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa; ou

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); ou

d) a empresa aérea designada não cumpra ou tenha infringido gravemente as leis e os regulamentos da Parte Contratante que concede esses direitos; ou

e) a empresa aérea designada não opere os serviços acordados em conformidade com as condições previstas no presente Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de reunião de consulta com a outra Parte Contratante. Tal consulta ocorrerá antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte Contratante, salvo entendimento diverso entre as Partes Contratantes.

Artigo 6
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante que regem entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos a entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulantes e carga (incluindo mala postal), tais como os relativos a entrada, imigração e emigração, alfândega, saúde e quarentena, serão aplicados a passageiros, tripulantes, carga ou mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte Contratante dará preferência a suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte Contratante engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação das leis e dos regulamentos previstos neste Artigo.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto através da área de cada Parte Contratante, e que não deixem a área do aeroporto reservada para este fim, serão sujeitos apenas a um controle simplificado, a menos que medidas de segurança contra a violência, ameaças à integridade das fronteiras, a pirataria aérea e contrabando de drogas e narcóticos, e medidas de controle imigratório exijam outro tratamento. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 7
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos para tais certificados e licenças sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte Contratante pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

Artigo 8
Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte Contratante nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chega à conclusão de que a outra Parte Contratante não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1 desde Artigo, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte Contratante será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte Contratante tomará, então, as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo dessa inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época nos termos da Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte Contratante.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

Artigo 9
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação

de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que essas normas de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócio ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte Contratante para entrada, saída ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante também considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante poderão solicitar a imediata realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir da data de tal solicitação, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações de operação das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 10
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte Contratante cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte Contratante encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 11
Isenções de Impostos e Taxas

1. Cada Parte Contratante, com base na reciprocidade de acordo com sua legislação nacional, isentará as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, no que diz respeito a suas aeronaves que operam serviços internacionais, de todos os direitos e impostos sobre combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, motores e equipamento de uso normal dessas aeronaves. Ficarão igualmente isentas dos mesmos direitos e impostos as provisões de bordo, incluindo comida, bebidas alcoolicas e não alcoolicas, tabaco e outros produtos destinados à venda aos passageiros em quantidades limitadas durante o voo e outros itens usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, assim como estoques de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea relacionados diretamente com o transporte de passageiros e carga, e material turístico publicitário distribuído gratuitamente pelas empresas aéreas designadas.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante, na chegada ou na saída do território da outra Parte Contratante; ou

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

d) sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte Contratante.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. As isenções previstas no presente Artigo também estarão disponíveis nos casos em que as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tenham celebrado acordos com outras empresas aéreas para empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante, dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, desde que essas outras empresas aéreas beneficiem-se igualmente de tais isenções dessa outra Parte Contratante.

Artigo 12
Tarifas

1. As tarifas cobradas pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidas livremente pelas empresas aéreas designadas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte Contratante pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, das tarifas do transporte originado em seu território.

Artigo 13
Conversão e Transferência de Receitas

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, à taxa oficial de câmbio do dia do pedido para conversão e remessa.

2. A conversão e remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os regulamentos aplicáveis e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes do pagamento de impostos, taxas e contribuições a que possam estar sujeitas.

4. Caso exista acordo especial entre as Partes Contratantes para evitar a dupla tributação, ou caso acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes Contratantes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 14
Atividades Comerciais

1. Às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante será permitido manter representações adequadas no território da outra Parte Contratante. Essas representações podem incluir equipe comercial, operacional e técnica, que podem consistir de pessoal transferido ou contratado localmente. Os representantes e funcionários estarão sujeitos às leis e aos regulamentos nacionais vigentes da outra Parte Contratante, e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte Contratante concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados acima neste parágrafo; e

b) ambas as Partes Contratantes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

2. O princípio da reciprocidade deverá ser aplicado às atividades comerciais. As autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que os representantes das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante exerçam suas atividades de forma ordenada.

3. Em particular, cada Parte Contratante concede às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante o direito de vender transporte aéreo no seu território diretamente e, a critério das empresas aéreas, através de seus agentes. As empresas aéreas designadas têm o direito de vender esse transporte, e qualquer pessoa será livre para adquiri-lo, na moeda desse território ou em moedas livremente conversíveis de outros países.

4. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão celebrar acordos de comercialização, tais como bloqueio de assentos, compartilhamento de código ou outros acordos comerciais, com as empresas aéreas de cada Parte Contratante, ou com empresas aéreas de um terceiro país, desde que todas as empresas aéreas envolvidas nesses acordos possuam os direitos de tráfego e rota apropriados.

Artigo 15
Arrendamento

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá impedir o uso de aeronaves arrendadas para serviços ao abrigo do presente Acordo que não estejam em conformidade com os Artigos 8 (Segurança Operacional) e 9 (Segurança da Aviação).

2. Sujeito ao parágrafo 1 acima e às leis e aos regulamentos das Partes Contratantes, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão utilizar aeronaves (ou aeronaves e tripulação) arrendados de qualquer empresa, inclusive de outras empresas aéreas, desde que isso não resulte em que uma empresa aérea arrendadora exerça direitos de tráfego que não possua.

Artigo 16
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes fornecerão mutuamente, a pedido, as estatísticas periódicas ou informações similares relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados.

Artigo 17
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte Contratante deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

Artigo 18
Consultas

1. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre interpretação, aplicação, implementação ou modificação deste Acordo ou sobre seu cumprimento.

2. Tais consultas, que podem ser feitas entre as autoridades aeronáuticas, mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte Contratante, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 19
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

3. Caso a disputa não possa ser resolvida por via diplomática, a disputa deverá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetida a uma pessoa ou organismo para decisão por acordo das Partes Contratantes (Mediação ou Arbitragem).

Artigo 20
Emendas

1. Qualquer emenda a este Acordo, acordada entre as Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo serão acordados entre as autoridades aeronáuticas e entrará em vigor após a confirmação por troca de Notas diplomáticas de que todos os procedimentos internos foram concluídos.

Artigo 21
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, o presente Acordo será emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

Artigo 22
Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará ao fim de um período de 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 23
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na OACI.

Artigo 24
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias após a data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários no que diz respeito à conclusão e entrada em vigor de acordos internacionais foram completados por ambas as Partes Contratantes.

Ao entrar em vigor, o presente Acordo substituirá o Acordo entre a Confederação Suíça e a República Federativa do Brasil relativo a serviços aéreos regulares, datado de 29 de julho de 1998.

Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Brasília, no dia 8 do mês de julho, do ano de 2013, em duplicata, em Português, Alemão e Inglês, sendo todos os três textos igualmente autênticos. Caso haja qualquer divergência, prevalecerá o texto em Inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Wellington Moreira Franco
Ministro-Chefe da Secretaria de Aviação Civil

PELO GOVERNO DO CONSELHO FEDERAL SUÍÇO

Doris Leuthard
Ministra Suíça do Meio Ambiente, Transportes, Energia e Comunicação

ANEXO
QUADRO DE ROTAS

I. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na Suíça	Quaisquer pontos

II. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da Suíça

Pontos de Origem	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos na Suíça	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

As empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua escolha:

a) operar os voos em qualquer ou em ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voos dentro de uma operação de aeronave;

c) servir pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes Contratantes nas rotas em qualquer combinação ou ordem, sem direitos de cabotagem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

f) servir pontos aquém de quaisquer pontos em seu território, com ou sem troca de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;

sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego concedido por este Acordo, desde que o transporte seja parte de um voo que sirva um ponto no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
43
DIVISÃO
DE ATOS
INTERNACIONAIS
5954

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER FÖDERATIVEN REPUBLIK BRASILIEN UND DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDESRAT ÜBER DEN LUFTLINIENVERKEHR

Die Regierung der Föderativen Republik Brasilien („Brasilien")

und

der Schweizerische Bundesrat („Schweiz"), nachstehend bezeichnet als die "Vertragsparteien":

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt;

in dem Wunsch, zur Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt beizutragen;

in dem Wunsch, ein Abkommen für den Zweck der Aufnahme und des Betriebs von Luftverkehrslinien zwischen ihren jeweiligen Gebieten und darüber hinaus abzuschliessen;

haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1
Begriffe

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern nicht anders festgelegt, bedeutet der Ausdruck:

a. «Luftfahrtbehörde» im Fall von Brasilien, die Zivilluftfahrtbehörde, vertreten durch die Nationale Zivilluftfahrt-Agentur (ANAC), und im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede andere Behörde oder Person, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;

b. «Abkommen» dieses Abkommen, jeden Anhang dazu und alle Änderungen hierzu;

c. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;

d. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;

e. «Bezeichnetes Luftfahrtunternehmen» ein Luftfahrtunternehmen, welches in Übereinstimmung mit Artikel 4 (Bezeichnung und Betriebsbewilligung) dieses Abkommens bezeichnet und zugelassen wurde;

f. «Tarif» die Preise oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht, unter Ausschluss von Postsendungen, im Luftverkehr, einschliesslich jeder anderen Art von Transport in Verbindung hiermit, welche von den Luftfahrtunternehmen, einschliesslich ihrer Agenten, verlangt wird sowie die für die Verfügbarkeit dieser Preise oder Gebühren anwendbaren Bedingungen;

g. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;

h. «Benutzergebühren», die Gebühr, welche die zuständigen Behörden von den Luftfahrtunternehmen verlangen, oder welche sie berechtigt sind zu verlangen, für die Erbringung der Flughafeneinrichtungen und -dienst-leistungen oder die Flugnavigationseinrichtungen oder die Sicherheits-einrichtungen und -dienstleistungen, einschliesslich der dazugehörigen Dienstleistungen und Einrichtungen für die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung, Passagiere und Fracht; und

i. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist.

Artikel 2
Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien die folgenden Rechte:

a. das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

b. im genannten Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c. an den Punkten auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Strecken, welche gemeinsam von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vereinbart werden, zu landen und im internationalen Verkehr Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen; und

d. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.

3. Die anderen Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei, welche nicht nach Artikel 4 (Bezeichnung und Betriebsbewilligung) dieses Abkommens bezeichnet sind, sind ebenfalls berechtigt, die in Absatz 2 a) und b) dieses Artikels aufgeführten Rechte auszuüben.

4. Aus diesem Abkommen kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

5. Wenn die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu ermöglichen sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes zu gewähren.

Artikel 3
Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien eine nicht-diskriminierende Behandlung.

2. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrslinien aufgrund kommerzieller, marktbezogener Überlegungen festlegen.

3. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit der Linie oder den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugtypen, der oder die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus die Umwelt betreffenden Gründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

Artikel 4
Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen und eine

solche Bezeichnung zurückzuziehen oder zu ändern. Die Bezeichnung erfolgt auf dem diplomatischen Weg.

2. Die Luftfahrtbehörden gewähren nach Erhalt einer solchen Bezeichnung und eines Antrages eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens, in der vorgeschriebenen Form und Weise für Betriebsbewilligungen, die entsprechende Betriebsbewilligung mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung, vorausgesetzt, dass:

a. das bezeichnete Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei hat, welche es bezeichnet hat, und es ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzt;

b. die effektive rechtliche Kontrolle über das bezeichnete Luftfahrtunternehmen von der Vertragspartei ausgeübt und aufrecht erhalten wird, die das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat;

c. die Vertragspartei, welche das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 8 (Technische Sicherheit) und Artikel 9 (Sicherheit der Luftfahrt) handelt; und

d. das bezeichnete Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, den anderen vorgeschriebenen Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien von der Vertragspartei, welche die Bezeichnung erhalten hat, üblicherweise angewandt werden.

3. Nach Erhalt der in Absatz 2 vorgesehenen Betriebsbewilligung kann ein bezeichnetes Luftfahrtunternehmen jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Linien beginnen.

Artikel 5
Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Artikel 4 (Bezeichnung und Betriebsbewilligung) dieses Abkommens erwähnte Betriebsbewilligung eines von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmens zu widerrufen oder auszusetzen, oder Bedingungen für solche Bewilligungen aufzuerlegen, vorübergehend oder andauernd, für den Fall, dass:

a. sie nicht davon überzeugt sind, dass das bezeichnete Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei hat, welche es bezeichnet hat, und es ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzt; oder

b. die effektive rechtliche Kontrolle über das bezeichnete Luftfahrtunternehmen nicht von der Vertragspartei ausgeübt und aufrecht erhalten wird, die das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat; oder

c. die Vertragspartei, welche das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, die Bestimmungen von Artikel 8 (Technische Sicherheit) und Artikel 9 (Sicherheit der Luftfahrt) nicht einhält; oder

d. das bezeichnete Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat, oder

e. das bezeichnete Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Sofern der sofortige Widerruf, die Aussetzung oder die Auferlegung von Bedingungen gemäss Absatz 1 dieses Artikels nicht notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen oder die Bestimmungen dieses Abkommens zu vermeiden, werden diese Rechte erst nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt. Solche Konsultationen müssen vor Ablauf von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs durch eine Vertragspartei stattfinden, sofern beide Vertragsparteien nicht etwas anderes vereinbart haben.

Artikel 6
Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei für den Einflug in das, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen und Fracht (einschliesslich Postsendungen), wie namentlich diejenigen über die Einreise, die Einwanderung und die Auswanderung, über den Zoll, die Gesundheit und die Quarantäne sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während sie sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen oder anderen Luftfahrtunternehmen gegenüber den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, die auf ähnlichen internationalen Luftverkehrslinien tätig sind, bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

4. Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen, die sich auf direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und welche die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln und Massnahmen zur Einwanderungskontrolle etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

Artikel 7
Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien als gültig anerkannt,

vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse und Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen oder darüber liegen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt worden sind.

2. Erlauben die Privilegien oder Bedingungen der unter Absatz 1 vorstehend erwähnten Ausweise oder Zeugnisse, welche von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei einer Person oder einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen oder für ein Luftfahrzeug, welches für den Betrieb der vereinbarten Linien eingesetzt wird, erteilt wurden, eine Abweichung von den aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen und wurde diese Abweichung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitgeteilt, kann die andere Vertragspartei Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden verlangen, mit dem Ziel, die zur Frage stehende Praxis zu erläutern.

3. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Befähigungszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem andern Staat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

Artikel 8
Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Flugbesatzung, Luftfahrzeugen und den Betrieb der Luftfahrzeuge verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Eingang des Gesuchs stattfinden.

2. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Sicherheitsstandards, welche den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam einhält und anwendet, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bekannt gegeben. Die andere Vertragspartei hat dann innerhalb der vereinbarten Frist geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

3. Zusätzlich wird, gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens, vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei überprüft werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, vorausgesetzt, dass die Überprüfung den Betrieb des Luftfahrzeuges nicht unangemessen verzögert. Ungeachtet der Verpflichtungen von Artikel 33 des Übereinkommens muss der Zweck der Überprüfung darin liegen, die Gültigkeit der erforderlichen Unterlagen und der Ausweise ihrer Besatzungen festzustellen sowie sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Luftfahrzeuges und dessen Zustand den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen.

4. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern, wenn dringende Massnahmen erforderlich sind, um die Betriebssicherheit eines Luftfahrtunternehmens zu gewährleisten.

Jede in Übereinstimmung mit Absatz 4 vorstehend von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahmen ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Artikel 9
Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten gemäss internationalem Recht einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, abgeschlossen am 1. März 1991 in Montreal, sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsbestimmungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Halter von Luftfahrzeugen zur Einhaltung der in Absatz 3 vorstehend aufgeführten Luftsicherheitsbestimmungen aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in das, die Ausreise aus dem oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

5. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder von anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, seiner Fluggäste und Besatzungen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander in der erleichterten Kommunikation und durch andere geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

6. Hat eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser ersten Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert oder um weitere Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels zu verhindern, kann die erste Vertragspartei jederzeit vorläufige Massnahmen ergreifen.

Artikel 10
Benutzungsgebühren

1. Keine Vertragspartei darf dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei höhere Benutzergebühren auferlegen oder zulassen, dass solche erhoben werden, als diejenigen, die sie von ihren eigenen Luftfahrtunternehmen erhebt, die gleiche internationale Luftverkehrsdienste betreiben.

2. Jede Vertragspartei unterstützt Konsultationen über Benutzergebühren zwischen ihren zuständigen gebührenerhebenden Behörden und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, soweit möglich, durch die die Luftfahrtunternehmen vertretenden Organisationen. Jeglicher Vorschlag für eine Änderung der Benutzergebühren ist innerhalb einer vernünftigen Frist bekannt zu machen, um so den Benutzern die Möglichkeit zu geben, ihre Meinungen darzulegen, bevor Änderungen gemacht werden. Jede Vertragspartei ermutigt ferner ihre zuständigen gebührenerhebenden Behörden und die Benutzer, entsprechende Informationen über Benutzergebühren auszutauschen.

Artikel 11
Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Jede Vertragspartei befreit auf der Grundlage der Gegenseitigkeit entsprechend ihrer nationalen Gesetzgebung die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bezüglich der von ihnen auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge von allen Abgaben und Gebühren auf Flugtreibstoffen, Schmierölen, technischen Gebrauchsgütern, Ersatzteilen, Triebwerken und der ordentlichen Bordausrüstung. Von den gleichen Abgaben und Gebühren sind ebenfalls befreit die Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke, Likör, Tabak und andere Produkte, die in beschränkten Mengen zum Verkauf während des Fluges an die Fluggäste bestimmt sind sowie andere Gegenstände, welche ausschliesslich in Verbindung mit dem Betrieb oder der Bedienung von Luftfahrzeugen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen dieser anderen Vertragspartei benützt werden; ebenfalls befreit sind Vorräte an gedruckten Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefe, jegliches Druckmaterial, das die Zeichen der

Luftfahrtunternehmen trägt und der Beförderung von direkten Fluggästen und Fracht dient, sowie das durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen kostenfrei verteilte touristische Werbematerial.

2. Die in diesem Artikel gewährte Befreiung kommt für die in Absatz 1 erwähnten Gegenstände zur Anwendung, wenn diese:

a. in das Gebiet einer Vertragspartei durch oder für das bezeichnete Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt werden;

b. an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei verbleiben; oder

c. im Gebiet der anderen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei genommen werden und für den Betrieb der vereinbarten Linien bestimmt sind;

d. unabhängig davon, ob diese Gegenstände innerhalb des Gebietes der Vertragspartei, welche diese Befreiung gewährt hat, benutzt oder ganz verbraucht werden, vorausgesetzt, dass das Eigentum an diesen Gegenständen im Gebiet der besagten Vertragspartei nicht übertragen wird.

3. Die ordentliche Flugausrüstung sowie die Ersatzteile und Gebrauchsgüter an Bord der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeuge, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Falle können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Waren in das Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dafür ist, dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel 12
Tarife

1. Tarife für die unter diesem Abkommen betriebenen Luftverkehrslinien können von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen frei festgelegt werden und müssen nicht genehmigt werden.

2. Jede Vertragspartei kann von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen verlangen, dass Tarife für die Beförderung aus ihrem Gebiet heraus den Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.

Artikel 13
Umrechnung und Überweisung von Erträgen

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, auf Verlangen die lokalen Einnahmeüberschüsse aus dem Verkauf der Luftverkehrsbeförderungen, zum amtlichen Kurs, welcher zum Zeitpunkt des Gesuches für die Umrechnung und die Überweisung gilt, umzurechnen und in ihr Land zu überweisen.

2. Die Umrechnung und Überweisung solcher Einkünfte ist in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen und Verordnungen erlaubt und unterliegt keinen Verwaltungs- oder Wechselgebühren mit Ausnahme solcher, die normalerweise von Banken für die Ausführung solcher Umrechnungen und Überweisungen belastet werden.

3. Die Bestimmungen dieses Artikels befreien die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien nicht von der Bezahlung von Abgaben, Gebühren und Beiträgen, denen sie unterworfen sind.

4. Besteht ein besonderes Abkommen zwischen den Vertragsparteien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung, oder regelt ein besonderes Abkommen den Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien, sind diese Vereinbarungen anwendbar.

Artikel 14
Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt. Die Vertreter und das Personal unterstehen den gültigen nationalen Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei und in Übereinstimmung mit diesen Gesetzen und Verordnungen:

   a. gewährt jede Vertragspartei gestützt auf Gegenrecht und mit einem Minimum an Verzögerung den im vorstehenden Absatz erwähnten Vertretern und dem Personal die notwendigen Arbeitsbewilligungen, Besuchervisas oder ähnliche Dokumente; und

   b. erleichtern und beschleunigen beide Vertragsparteien die Erfordernisse für die Arbeitsbedingungen für das Personal, welche gewisse befristete Arbeiten verrichten, die neunzig (90) Tage nicht überschreiten.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles um sicherzustellen, dass die Vertretungen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. Insbesondere räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Bedarf der Luftfahrtunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und es

steht jeder Person frei, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben.

4. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können mit den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates, soweit alle in diesen Vereinbarungen beteiligten Luftfahrtunternehmen die entsprechenden zugrundeliegenden Routen- und Verkehrsrechte besitzen, Marketingvereinbarungen wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Vereinbarungen abschliessen.

Artikel 15
Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasten Luftfahrzeugen für die Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 8 (Technische Sicherheit) und 9 (Sicherheit der Luftfahrt) übereinstimmen.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 vorstehend und den Gesetzen und Verordnungen der Vertragsparteien, können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeug und Besatzung) von jedem Unternehmen, einschliesslich von anderen Luftfahrtunternehmen, leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Artikel 16
Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehr.

Artikel 17
Genehmigung der Flugpläne

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei unterbreiten den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ihre vorgesehenen Flugpläne spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, hat das Luftfahrtunternehmen vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Solche Begehren sind in der Regel mindestens fünf (5) Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Artikel 18
Konsultationen

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens oder die Übereinstimmung mit diesem Abkommen verlangen.

2. Solche Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden mittels Diskussionen oder auf dem Schriftenweg stattfinden können, beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen nachdem die andere Vertragspartei das schriftliche Begehren erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart.

Artikel 19
Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommen, sollen zuerst die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien versuchen, diese durch Konsultationen und Verhandlungen zu lösen.

2. Gelingt es den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nicht, durch Verhandlungen eine Einigung zu erzielen, wird die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg gelöst.

3. Kann die Meinungsverschiedenheit nicht auf diplomatischem Weg gelöst werden, wird die Meinungsverschiedenheit auf Gesuch einer der Vertragsparteien einer Person oder Organisation zur Entscheidung durch Vereinbarung der Parteien übertragen (Mediation oder Schiedsverfahren).

Artikel 20
Änderungen

1. Jede Änderung dieses Abkommens, welche zwischen den Vertragsparteien vereinbart wurde, tritt an dem Zeitpunkt in Kraft, welcher durch diplomatischen Notenaustausch bestimmt worden ist, welcher angibt, dass alle notwendigen internen Verfahren durch beide Vertragsparteien erfüllt sind.

2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können zwischen den Luftfahrtbehörden vereinbart werden und treten in Kraft, nachdem durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden ist, dass alle internen Verfahren erfüllt worden sind.

Artikel 21
Mehrseitige Abkommen

Tritt ein mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr in Kraft, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen so geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel 22
Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg schriftlich ihren Entscheid notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zukommen zu lassen. Das Abkommen wird auf Ende der Flugplanperiode gekündigt, während welcher die Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Notifizierung abgelaufen ist, es sei denn, die Notifizierung wird im gegenseitigen Einvernehmen vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen. Liegt keine Empfangsbestätigung der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt eingegangen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 23
Registrierung

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden nach deren Unterzeichnung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 24
Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach Empfang der zweiten diplomatischen Note in Kraft mit welcher angezeigt wird, dass alle notwendigen internen Verfahren für den Abschluss und das Inkrafttreten von internationalen Abkommen von beiden Vertragsparteien erfüllt worden sind.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen der Föderativen Republik Brasilien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftlinienverkehr vom 29. Juli 1998 aufgehoben.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in Brasilia am 8. Juli 2013, in deutscher, portugiesischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten geht der englische Text vor.

FÜR DIE REGIERUNG DER
FÖDERATIVEN REPUBLIK BRASILIEN

FÜR DEN SCHWEIZERISCHEN
BUNDESRAT

ANHANG
Linienpläne

I. Strecken, die von den von Brasilien bezeichneten Luftfahrtunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlande-punkte	Anflugpunkte	Punkte darüber hinaus
Alle Punkte in Brasilien	Alle Punkte	Alle Punkte in der Schweiz	Alle Punkte

II. Strecken, die von den von der Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlande-punkte	Anflugpunkte	Punkte darüber hinaus
Alle Punkte in der Schweiz	Alle Punkte	Alle Punkte in Brasilien	Alle Punkte

Anmerkungen

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können nach ihrem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen:

a. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;

b. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;

c. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen, jedoch ohne Kabotagerechte;

d. auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder an bestimmten Punkten verzichten;

e. an jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern; und

f. Punkte ausserhalb jedes Punktes in ihrem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten;

wobei hierbei keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen gelten und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist, vorausgesetzt, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der Vertragspartei bedient, welche die Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
13
DIVISÃO
DE ATOS
INTERNACIONAIS
5454

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

The Government of the Federative Republic of Brazil ("Brazil")

and

The Swiss Federal Council ("Switzerland") hereinafter referred to as "Contracting Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a) "aeronautical authority" means, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation and in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); or in both cases any other authority or person authorised to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, any Annex to it, and any amendments thereto;

c) "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 (Designation and Operating Authorization) of this Agreement;

f) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

g) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services, the following rights:

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

c) to make stops at the points on the routes specified in the Annex of this Agreement jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party; and

d) other rights specified in this Agreement.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 (Designation and Operating Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3
Exercise of rights

1. The designated airlines shall enjoy a non discriminatory treatment in providing the agreed services covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 4
Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. These notifications shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, the aeronautical authorities shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

a) the designated airline has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline and holds a valid Air Operators Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party;

b) effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline;

c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security); and

d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services.

Article 5
Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or to suspend an operating authorization referred to in Article 4 (Designation and Operating Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:

a) they are not satisfied that the designated airline has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline and holds a valid Air Operators Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party; or

b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline; or

c) of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (Aviation Security); or

d) the designated airline fails to comply with or has seriously infringed the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights or

e) the designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Contracting Party, unless both Contracting Parties otherwise agree.

Article 6
Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo (including mail) such as those regarding entry, immigration and emigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, threats to border integrity, air piracy and smuggling of narcotic drugs and immigration control measures require differently, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 7
Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements for such certificates and licenses are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 8
Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the receipt of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 9
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the operating authorizations of the airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 10
User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its

competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 11
Exemptions of Duties and Taxes

1. Each Contracting Party shall exempt, on a reciprocal basis according to its national law, the designated airlines of the other Contracting Party, with regard to their aircraft operating international services, from all duties and taxes, on aircraft fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, engines and regular aircraft equipment. Shall also be exempted from the same duties and taxes, aircraft stores including food, beverages, liquor, tobacco and other products intended for sales to passengers in limited quantities during the flight and other items for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party, as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the airlines for direct passengers and freight transportation purposes and touristical advertising material distributed without charge by the designated airlines.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft operated by the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 12
Tariffs

1. Tariffs charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the designated airlines and shall not be subject to approval.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of tariffs for transportation originating from its territory.

Article 13
Conversion and Transfer of Revenues

1. The designated airlines of either Contracting Party shall have the right to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, at the official rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Contracting Parties from the collection of duties, taxes and contributions they may be subject to.

4. If there is a special agreement between the Contracting Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Contracting Parties, such agreements shall prevail.

Article 14
Commercial Activities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel. The representatives and staff shall be subject to the national laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to above in this paragraph; and

b) both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The designated airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

4. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that all airlines involved in such arrangements hold the appropriate underlying route and traffic rights.

Article 15
Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under the present Agreement which does not comply with Articles 8 (Aviation Safety) and 9 (Aviation Security).

2. Subject to paragraph 1 above and to the laws and regulations of the Contracting Parties, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 16
Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Party shall supply each other, on request, with periodic statistics or similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 17
Approval of Timetables

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged timetable for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

Article 18
Consultations

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 19
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

2. If the aeronautical authorities of both Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the dispute cannot be settled through diplomatic channels, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be referred to a person or body for decision by agreement of the Contracting Parties (Mediation or Arbitration).

Article 20
Amendments

1. Any amendment to this Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

2. Any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes that all internal procedures have been completed.

Article 21
Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Article 22
Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at the end of a timetable period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Article 23
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO.

Article 24
Entry into Force

This Agreement shall enter into force 30 (thirty) days after the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements have been completed by both Contracting Parties.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Swiss Confederation and the Federative Republic of Brazil relating to scheduled air services, dated 29 July 1998.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Brasilia this 8 day of July 2013, in duplicate in Portuguese, German and English, all three texts being equally authentic. In case of any divergence, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE SWISS FEDERAL COUNCIL

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the designated airline(s) of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Brazil	Any points	Any points in Switzerland	Any points

II. Routes to be operated by the designated airline(s) of Switzerland:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Switzerland	Any points	Any points in Brazil	Any points

NOTES:

The designated airlines of both Contracting Parties may, on any or all flights and at their option:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;

d) omit stops at any point or points;

e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

f) Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.