ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DA ARÁBIA SAUDITA

PREÂMBULO

A República Federativa do Brasil

e

O Reino da Arábia Saudita
(daqui por diante referidos como neste Acordo como as Partes),

sendo partes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando concluir o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Reino da Arábia Saudita e a República Federativa do Brasil, daqui por diante referido como "Acordo" com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordaram as seguintes disposições:

ARTIGO 1º
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposição em contrário:

(1) O termo "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui quaisquer Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ou sido ratificadas por ambas as Partes.

(2) O termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso do Reino da Arábia Saudita, a Autoridade Geral de Aviação Civil e no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar quaisquer funções então exercidas por tais Autoridades Aeronáuticas;

(3) O termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;

(4) O termo "tarifa" significa os preços a serem pagos para o transporte de passageiros e carga e as condições de aplicação desses preços, incluindo preços e condições para agências e outros serviços auxiliares, excluída a remuneração e condições de transporte de mala postal;

(5) O termo "território" em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção.

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

(7) O termo "Acordo" significa este Acordo, seus Anexos e quaisquer emendas decorrentes.

(8) O termo "Quadro de Rotas" significa o quadro de rotas para operação de serviços aéreos, anexo a este Acordo e quaisquer emendas acordadas conforme os dispositivos do Artigo 16 deste Acordo.

(9) O termo "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente, ou em relação a "uma aeronave", o termo "capacidade" significa o *payload* da aeronave disponível em uma rota ou trecho de uma rota.

(10) O termo "Peças de reposição" significa artigos de natureza de reposição ou reparo a serem incorporadas a uma aeronave, incluindo motores.

(11) O termo "equipamento regular" significa artigos outros além de estoques e peças de reposição de natureza removível, para uso a bordo de uma aeronave durante o voo, incluindo equipamentos de sobrevivência e primeiros socorros.

(12) O termo "tarifas aeronáuticas" significa tarifas impostas às empresas aéreas pelo fornecimento às aeronaves, seus tripulantes e passageiros de instalações aeroportuárias e de navegação aérea, incluindo os serviços e instalações a eles relacionados.

ARTIGO 2º
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de estabelecer e operar serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são daqui por diante denominados "os serviços acordados" e "as rotas especificadas", respectivamente.

2. Uma empresa aérea designada por cada uma das Partes poderá exercer, enquanto operar um serviço acordado em uma rota específica, os seguintes direitos:

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

(b) fazer escalas naquele território para fins não comerciais; e

(c) fazer escalas naquele território nos pontos especificados para aquela rota no quadro de rotas anexo a este Acordo, para embarcar ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal.

3. O exercício de direitos de tráfego em pontos intermediários e além especifcados no quadro de rotas anexo a este Acordo está sujeito à negociação e acordo entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes.

4. Nada nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa ou empresas aéreas de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga ou mala postal, mediante remuneração ou aluguel e destinados a outro ponto no território daquela outra Parte.

ARTIGO 3º
Designação de Empresas Aéreas

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, pela via diplomática, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Ao receberem tal designação as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte concederão às empresas aéreas designadas as autorizações de operação apropriadas, com a mínima demora de trâmites e sujeito às disposições do parágrafo 3 deste Artigo e do parágrafo 1 do Artigo 4º.

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte poderão exigir que as empresas aéreas designadas pela outra Parte comprovem estarem qualificadas a cumprir das condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais por tais autoridades, em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Quando uma empresa aérea for desse modo designada e autorizada, poderá a qualquer tempo começar a operar os serviços acordados.

ARTIGO 4º

Negação, Revogação ou Suspensão de autorização de operação

1. Cada Parte terá o direito de se recusar a conceder ou a revogar uma autorização de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no parágrafo 2 do Artigo 2º deste Acordo a uma empresa aérea designada pela outra Parte, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício de tais direitos:

(a) Em qualquer caso em que não esteja convencida de que a propriedade substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea pertençam à Parte que a designou ou a nacionais daquela Parte; ou

(b) Caso a empresa aérea não cumpra com as leis e/ou regulamentos da Parte que concede o direito;

(c) Caso a empresa aérea deixe de operar conforme as condições prescritas no âmbito deste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte.

3. Em caso de ação por uma Parte ao abrigo das disposições deste Artigo, os direitos da outra Parte, nos termos do Artigo 18 deste Acordo, não podem ser prejudicados.

ARTIGO 5º

Tarifas Aeronáuticas e Instalações

1. Cada Parte deverá fornecer às empresas aéreas designadas da outra Parte instalações de comunicação, de aviação e meteorológicas, e outros serviços necessários à operação dos serviços acordados.

2. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos similares, utilizando aeronaves semelhantes e recursos e serviços conexos.

ARTIGO 6º

Isenção de Impostos e Outros Direitos

1. Aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte operando serviços Internacionais, bem como combustíveis, lubrificantes, outros suprimentos técnicos de consumo, peças de reposição, equipamento de uso normal e provisões de bordo deverão, com base em reciprocidade ao chegarem ou partirem do território da outra Parte, ser isentas de direitos alfandegários, impostos e taxas de inspeção e outras taxas ou gravames similares, desde que esses equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento

em que sejam reexportados ou utilizados ou consumidos por tais aeronaves em voos sobre aquele território.

2. Estarão igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e encargos, com exceção dos encargos referentes aos serviços prestados:

(a) Provisões de bordo levadas a bordo no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades da referida Parte, e para uso a bordo de uma aeronave partindo, envolvida em um serviço aéreo internacional da outra Parte;

(b) Peças de reposição ingressadas no território de uma das Partes para manutenção ou reparo de aeronave utilizada em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas da outra Parte;

(c) Combustíveis e lubrificantes para abastecer aeronaves utilizadas em serviços de partida internacionais pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte, mesmo quando esses suprimentos sejam utilizados na parte da viagem realizada sobre o território da Parte no qual são embarcados.

3. Os materiais referidos no parágrafo 2 acima poderão ser colocados sob a supervisão ou controle das autoridades alfandegárias até que sejam reexportadas ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. Os passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de uma Parte, e que permaneçam na área do aeroporto reservada para este fim, deverão estar sujeitos apenas a um controle simplificado. As bagagens e a carga deverão, até o momento em que estejam em trânsito direto, ser isentas de direitos aduaneiros e quaisquer impostos.

5. Também serão isentos de todos os direitos aduaneiros e impostos, de forma recíproca, documentos oficiais com o símbolo da empresa aérea, tais como etiquetas de bagagem, bilhetes aéreos, conhecimentos aéreos, cartões de embarque, e tabelas de horários importados para o território de uma das Partes para uso exclusivo da empresa aérea designada da outra Parte.

ARTIGO 7º

Princípios Reguladores da Operação dos Serviços Acordados

1. O número de frequências a ser oferecido nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes deverá ser acordado entre as autoridades aeronáuticas das Partes antes do início das operações e, se for o caso, o número acordado de frequências poderá ser aumentado posteriormente por ambas as autoridades aeronáuticas sempre que solicitado por qualquer uma delas.

2. Nenhuma das Partes limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequências, ou regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto conforme possa ser exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

3. As empresas aéreas designadas das duas Partes terão oportunidades justas e equitativas na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas.

ARTIGO 8º
Aprovação de Horários

As empresas aéreas designadas de qualquer das Partes deverão, no prazo de até 60 (sessenta) dias anteriores à data de operação de quaisquer serviços acordados, submeter seus horários à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte. A informação de horários deve incluir o tipo de serviço e de aeronave a serem utilizados, os horários do vôo e qualquer outra informação relevante. O mesmo se aplicará a quaisquer alterações posteriores. Em casos especiais o prazo poderá ser reduzido, sujeito à aprovação de tais autoridades.

ARTIGO 9º
Fornecimento de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 10
Aplicabilidade das Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte serão aplicados à navegação e operação das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte durante a entrada, permanência e saída do território da primeira Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada, permanência e partida de seu território de passageiros, tripulações, carga ou mala postal, tais como formalidades relativas à entrada, saída, emigração, imigração, alfândega, câmbio, saúde e quarentena se aplicam aos passageiros, tripulações, carga e mala postal transportados pelas aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte, enquanto estiverem no referido território.

3. Cada Parte deverá, a pedido, fornecer à outra Parte cópias das leis e regulamentos pertinentes referidas neste Artigo.

4. Nenhuma das Partes dará preferência à sua própria empresa aérea em detrimento da empresa aérea designada da outra Parte na aplicação das leis e regulamentos previstos no presente Artigo.

ARTIGO 11
Remessa de Receitas

1. Cada Parte concede à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte o direito de remessa flexível da receita referente ao transporte de passageiros, mala postal e carga, conforme os regulamentos cambiais da outra Parte em cujo território tenha sido

auferida. Tais remessas não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos.

2. Caso uma Parte imponha restrições à remessa de receitas acumuladas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte, esta última terá o direito de impor restrições recíprocas à empresa aérea designadas daquela Parte.

3. As disposições deste Artigo não desobrigam as empresas aéreas de ambas as Partes dos direitos, impostos e contribuições a que estão sujeitas.

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

ARTIGO 12
Segurança Operacional

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou convalidados em conformidade com os requisitos estabelecidos pela Convenção. Cada Parte, no entanto, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

2. Cada Parte poderá solicitar a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte Contratante relativas às instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações de aeronaves desde que tais consultas sejam realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da solicitação. Se após tais consultas uma Parte considerar que a outra Parte não mantém ou administra de maneira efetiva os requisitos e normas de segurança nessas que sejam pelo menos iguais aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais conclusões ou deficiências e das medidas que se considerem necessárias para adequação a tais normas, e a outra Parte deverá tomar as medidas corretivas apropriadas durante 30 (trinta) dias ou durante um período de tempo acordado entre as duas Partes.

3. Cada Parte reserva-se o direito de suspender, recusar ou revogar a autorização operacional da empresa aérea designada pela outra Parte caso nenhuma ação apropriada tenha sido tomada durante o tempo adequado.

4. De acordo com o Artigo 16 da Convenção (assinada em Chicago em 1944), qualquer aeronave operada pela empresa ou empresas aéreas de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra parte. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação, e se o equipamento da aeronave e a condição dela estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave.

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

6. Qualquer medida tomada por uma parte de acordo com o Parágrafo 5 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

7. Com referência com o parágrafo 2, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir os requisitos mínimos da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 13
Representação Comercial da Empresa Aérea

1. A(s) empresa(s) aérea(s) designadas de uma Parte terão direito, de acordo com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego da outra Parte, de trazer e manter no território da outra Parte sua equipe gerencial, técnica, operacional e outro pessoal especializado necessários à operação dos serviços aéreos acordados.

2. As operações de serviços de rampa da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte serão realizadas de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte com base em reciprocidade.

3. Cada Parte concederá à(s) empresa(s) aérea(s) designadas da outra Parte o direito de proceder à venda de transporte aéreo no seu território diretamente e, a critério da empresa aérea, por meio de agentes.

4. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar serviços aéreos internacionais em seu território diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios, tanto *online* como *offline*.

5. Cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda daquele território ou, sujeito às suas leis e regulamentos, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa será livre para adquirir tal transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea.

ARTIGO 14
Segurança da Aviação

1. As Partes 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 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, assinado em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu

Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção de 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 venham a aderir.

2. As Partes deverão fornecer, a pedido, toda a assistência mútua necessária para evitar 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 agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na proporção que tais disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes; devem exigir que os operadores de aeronaves por elas registrados, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte para discutir tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que de 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 para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte para adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamente 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 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. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte, ou que sigam para ele. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementadas sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira diligente. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo específico sobre a proteção de informação entre as autoridades aeronáuticas das Partes.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar,

revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações das empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência, ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

ARTIGO 15
Tarifas

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

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

ARTIGO 16
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência ou modificações delas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 17
Consulta e Emendas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as duas Partes ou suas Autoridades Aeronáuticas consultar-se-ão mutuamente de tempos em tempos, com vistas a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo e seus Anexos.

2. Se uma das Partes considerar desejável alterar qualquer das disposições do presente Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte. Tais consultas terão início no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data da solicitação. Quaisquer emendas assim acordadas entrarão em vigor quando confirmadas por troca de notas diplomáticas após a conclusão dos procedimentos internos ou de outro modo requeridos.

3. Emendas referentes às disposições deste Acordo e seus Anexos deverão ser aprovadas por cada Parte conforme seus procedimentos internos.

4. Emendas relativas apenas às disposições do memorando de entendimentos poderão ser acordadas entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes. Tais emendas entrarão em vigor tão logo sejam aprovadas por ambas as Autoridades Aeronáuticas.

ARTIGO 18
Conformidade com Convenções ou Acordos Multilaterais

Este Acordo e seus Anexos serão emendados de modo a estarem em conformidade com quaisquer acordos ou convenções multilaterais que possam se tornar vinculantes para as Partes.

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 e seu(s) Anexo(s), as Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

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

ARTIGO 20
Denúncia

1. Qualquer das Partes poderá, a qualquer tempo, notificar à outra Parte por escrito sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação sera feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Nesse caso o Acordo expirará 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, salvo se a notificação de denúncia for retirada por mútuo acordo antes do término desse período. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação sera considerada como tendo sido recebida 14 (quatorze) dias após o recebimento da notificação pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da última notificação por notas diplomáticas por qualquer das Partes à outra Parte indicando que cumpriu as medidas necessárias de acordo com suas leis e regulamentos para a entrada em vigor do presente Acordo.

Em testemunho do que os abaixo assinados plenipotenciários, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos governos, assinaram o presente Acordo. O Quadro de Rotas faz parte integrante do presente Acordo.

Feito em Brasília, no dia 14 do mês de abril, do ano de 2015, que corresponde à data 25/6/1436 do calendário hijiri, em duplicata, em português, em árabe e em inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos, e cada Parte manterá uma cópia em cada idioma para implementação. Caso haja qualquer divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	PELO REINO DA ARÁBIA SAUDITA
Mauro Luiz Iecker Vieira	**Nizar bin Obaid Madani**
Ministro de Estado das Relações Exteriores	Ministro de Estado dos Negócios Estrangeiros

ANEXO

Quadro de Rotas

Seção (1): Rotas nas quais os serviços aéreos poderão ser operados pelas empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil.

Pontos de Origem	**Pontos Intermediários**	**Pontos no Reino da Arábia Saudita**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos na República Federativa do Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer aeroportos internacionais	Quaisquer pontos

Seção (2): Rotas nas quais os serviços aéreos poderão ser operados pelas empresas aéreas designadas do Reino da Arábia Saudita.

Pontos de Origem	**Pontos Intermediários**	**Pontos na República Federativa do Brasil**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos no Reino da Arábia Saudita	Quaisquer pontos	Quaisquer aeroportos internacionais	Quaisquer pontos

Seção (3): Notas sobre as rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes.

1. Cada empresa aérea designada poderá servir pontos intermediários e pontos além especificados neste Anexo, na condição de que direitos de tráfego de quinta liberdade serão exercidos entre estes pontos e o território da outra Parte Contratante, se houver um acordo nesse sentido entre as duas Partes Contratantes.

2. Pontos intermediários e além em qualquer das rotas especificadas poderão, a critério da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s), ser omitidos em qualquer ou em todos os voos, desde que qualquer serviço comece ou termine no território do país que designa a(s) empresa(s) aérea(s).

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA

PREAMBLE

The Federative Republic of Brazil

and

The Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter referred to in this Agreement as the Parties)

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to conclude the Air Services Agreement between the Kingdom of Saudi Arabia and the Federative Republic of Brazil hereinafter referred to as the "Agreement" for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed on the following provisions:

ARTICLE 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(1) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Parties.

(2) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation and in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority, represented by the National Civil Aviation Agency – ANAC, or in both cases, any other person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Aeronautical Authorities;

(3) The term "designated airline" means an airline, designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(4) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(5) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

(6) The terms "air service", "International air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

(7) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto.

(8) The term "Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

(9) The term "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually, or in relation to "an aircraft", the term "capacity" means the payload of that aircraft available on a route or section of a route.

(10) The term "Spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines.

(11) The term "regular equipment" means articles, other than stores and Spare parts of a removable nature, for use on board of an aircraft during Flight, including first aid and survival equipment.

(12) The term "facilities and airport Charges" means Charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities.

ARTICLE 2
Granting of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. An airline designated by each Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) To fly, without landing, across the territory of the other Party;

(b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

3. The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the routes schedule annexed to this Agreement is subject to the negotiation and agreement between the Aeronautical Authorities of the Parties.

4. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Party the privilege of taking on, in the territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 3
Designation of Airlines

1. Each Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Party one airline or more for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation the Aeronautical Authorities of the other Party shall subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and paragraph 1 of Article 4, grant without delay, to the airline(s) designated the appropriate operating authorisations.

3. The Aeronautical Authorities of one Party may require the airline(s) designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity to the provisions of the Convention.

4. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services.

ARTICLE 4
Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Each Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or in the nationals of such Party; or

(b) In case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Party granting the right;

(c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. In the event of action by one Party under the provisions of this Article, the rights of the other Party under Article 18 of this Agreement shall not be prejudiced.

ARTICLE 5
Facilities and Airport Charges

1. Each Party shall provide designated airlines of the other Party with communicative, aviation and meteorological facilities and other services necessary for the operation of the agreed services.

2. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

ARTICLE 6
Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft of the designated airline(s) of one Party operating international services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores retained on board shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Party, be exempted on the basis of reciprocity from customs duties, and taxes inspection fees and other similar duties or charges, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Party, within limits fixed by the authorities of the said Party, and for use on a board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Party;

(b) Spare parts entered into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

(c) Fuel and lubricants to supply outbound aircraft operated on international services by the airlines designated by the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 above may be placed under the supervision or control of the Customs Authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo shall, up to such time that they are on direct transit, be exempted from customs duties and any taxes.

5. There shall also be exemption from all customs duties and taxes on a reciprocal basis for official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, and timetables imported into the territory of either Party for the exclusive use by the designated airline of the other Party.

ARTICLE 7

Principles Governing Operation of the Agreed Services

1. The number of frequencies to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations and, if applicable, the agreed number of frequencies may be increased thereafter by both aeronautical authorities whenever requested by any of them.

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

3. The designated airline(s) of the two Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.

ARTICLE 8
Approval of Timetables

The designated airline(s) of either Party shall, not later than sixty (60) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the Aeronautical Authorities of the other Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 9
Supply of Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

ARTICLE 10
Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline(s) designated by the other Party during entry into, stay in and departure from the territory of the first Party.

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

3. Each Party shall, upon request, supply to the other Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

4. Neither Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 11
Transfer of Earnings

1. Each Party grants to the designated airline(s) of the other Party the right of flexible transfer, in accordance with the foreign exchange regulations of the Party in the territory of which the revenue accrued, in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

2. If a Party imposes restrictions on the transfer of revenue accrued by the designated airline(s) of the other Party, the latter have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Party.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

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

ARTICLE 12
Air Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Party are still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity to the standards established under the Convention. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Party.

2. Each Party may request consultancy procedures concerning the safety standards maintained by the other contracting party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operations of aircraft provided that such consultancy procedures to be performed within thirty (30) days from the date the request is delivered. If following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, the other Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these safety standards, and the other party shall take appropriate corrective action during thirty (30) days or during an agreed upon time period between the two Parties.

3. Each Party reserves the right to suspend, refuse or revoke the operating authorization for the airline designated by the other Contracting Party in case no appropriate action has been taken during the appropriate time.

4. Pursuant to Article (16) of the Convention (signed in Chicago in 1944), any aircraft operated by the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article (33) of the Chicago 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, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

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

6. Any action by one party in accordance with Paragraph (5) above shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non compliance with ICAO minimum standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 13
Airline Commercial Representation

1. The designated airline(s) of one Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, to bring in and maintain in the territory of the other Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

2. The ground handling operations of the designated airline(s) of either Party shall be undertaken in accordance with the laws and regulations of the other Party and based on reciprocal treatment.

3. Each Party shall grant the designated airline(s) of the other Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through agents.

4. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on line and off line.

5. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

ARTICLE 14
Aviation Security

1. The Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Parties shall, in particular, act in conformity to the provisions of the Convention of 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 and the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the convention on the marking of plastic explosives for the purpose of detection, done at montreal on 1 March 1991, as well as any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity to the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the 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 to such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each 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 Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other 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, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safety such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously. All assessments shall be covered by a specific agreement on the protection of information between the aeronautical authorities of both Parties.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the

airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 15
Tariffs

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

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

ARTICLE 16
Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

ARTICLE 17
Consultation and Amendment

1. In a spirit of close co-operation the two Parties or their Aeronautical Authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and Annexes thereto.

2. If either Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes following completion of the constitutional or otherwise required procedures.

3. Amendments relating to the provisions of this Agreement and its Annexes shall be approved by each Party in accordance with its internal procedures.

4. Amendments relating only to the provisions of the memorandum of understanding may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties. Such amendments will become effective as soon as they are approved by both Aeronautical Authorities.

ARTICLE 18
Conformity to Multilateral Conventions or Agreements

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform to any multilateral conventions or Agreements, which may become binding upon the Parties.

ARTICLE 19
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement and its Annex(es) the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultations and negotiation.

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

ARTICLE 20
Termination

1. Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21
Registration with ICAO

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

ARTICLE 22

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic notes by either Party to the other Party that it has fulfilled the necessary measures in accordance with its laws and regulations for the entry into force of this Agreement.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective governments, have signed this Agreement. The Route Schedule forms an integral part of this Agreement.

Done in Brasilia on this 14th day of April of the year 2015, which corresponds to the date of 25/6/1436 of the Hijiri calendar, in two origin copies, in the Arabic, Portuguese and English languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE
FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Mauro Luiz Iecker Vieira
Minister of State for External Relations

FOR THE
KINGDOM OF SAUDI ARABIA

Nizar bin Obaid Madani
Minister of State for Foreign Affairs

ANNEX

Route Schedule

Section (1): Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil .

Points of Origin	**Intermediate Points**	**Points in the Kingdom of Saudi Arabia**	**Points Beyond**
Any points in the Federative Republic of Brazil	Any points	Any international airports	Any points

Section (2): Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Saudi Arabia.

Points of Origin	**Intermediate Points**	**Points in the Federative Republic of Brazil**	**Points Beyond**
Any points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any points	Any international airports	Any points

Section (3): Notes on the routes to be operated by the designated airline(s) of both Contracting Parties.

1. Each designated airline(s) may serve intermediate points and points beyond specified in this Annexon condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, if an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties.

2. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the Country designating the airline(s).

إتفاقيـــــة الخدمات الجوية
بين
حكومة المملكة العربية السعودية
و
حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

مقـدمـــــة:

إن حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية (المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين) بوصفهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني ، المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر 1944م . ورغبة منهما في عقد إتفاقية بينهما (يشار إليها فيما بعد بـ " الإتفاقية) لغرض إقامة خدمات جوية بين إقليميهما وفيما وراءهما ــ قد إتفقتا على ما يلي :-

المادة الأولى
تعريفـــات

لغرض تطبيق هذه الإتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات الآتية المعاني المدونة أمام كل منهما ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

1 - المعاهدة : تعنى المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر 1944م ، وأي ملحق لها أو تعديل عليها أو على ملاحقها ، بموجب المواد (90) و(94) ، تمت الموافقة عليها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

2 - سلطات الطيران المدني : تعني بالنسبة لحكومة المملكة العربية السعودية الهيئة العامة للطيران المدني وتعني بالنسبة لحكومة البرازيل الاتحادية سلطة الطيران المدني، ممثلة في وكالة الطيران المدني الوطنية، أو أي شخص آخر أو هيئة مفوضة بممارسة وظائف تؤدى حالياً بواسطة السلطات المذكورة.

3 - خطوط الطيران المعينة: تعني شركة الطيران التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين لدى الطرف الآخر بموجب المادة الثالثة من هذه الإتفاقية.

4 - تعريفة : تعني الأسعار التي تدفع مقابل نقل الركاب ، أو البضائع ، أو العفش والشروط التي تنطبق على هذه الأسعار بما في ذلك أسعار الوكالة وشروطها وأي خدمة إضافية أخرى باستثناء التعويضات الخاصة بنقل البريد.

5 - الإقليم : تعني المعنى المحدد له في المادة (الثانية) من المعاهدة .

6 - (خدمات جوية) و (خدمات جوية دولية) و (خطوط جوية) و (التوقف لأغراض غير حركة النقل) لها المعاني نفسها المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة .

7 - إتفاقية : تعني هذه الإتفاقية وملاحقها وأي تعديلات عليها.

8 - جدول : تعني جدول الطرق لتشغيل خدمات النقل الجوي الملحق بهذه الإتفاقية وأي تعديل يطرأ نتيجة الإلتزام بأحكام المادة السادسة عشرة من هذه الإتفاقية.

9 - السعة : تعنى كمية الخدمات المقدمة بموجب الإتفاقية، وتقاس عادة بعدد الرحلات أو المقاعد أو أطنان البضائع المعروضة في سوق ما (من مدينة إلى مدينة أو بلد إلى بلد) أو على طريق جوى خلال فترة معينة كأن تكون يومياً أو أسبوعياً أو موسمياً أو سنوياً. كما تعني أيضاً الحمولة المتاحة للطائرة على الطرق المحددة في الجدول المرفق أو جزء منها.

10 - قطع الغيار : تعني المواد أو الأدوات التي يدخل في طبيعتها التصليح والإستبدال والتي يتم دمجها أو شمولها في طائرة بما في ذلك المحركات.

11 - المعدات العادية : تعني المواد أو الأدوات غير المستودعات وقطع الغيار القابلة للنقل والتي تستخدم على متن الطائرة أثناء الطيران بما في ذلك معدات الإسعافات الأولية والنجاة.

12 - رسوم إستخدام المطارات ومرافقها : تعني الإجور أو الرسوم التي يتم إستيفاؤها من الخطوط الجوية لقاء تقديم التسهيلات للطائرة والملاحين والركاب في المطار والمرافق الملاحية بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات العلاقة.

المادة الثانية
الحقوق الممنوحة

1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الإتفاقية لتقديم الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في الجدول الملحق بهذه الإتفاقية ويشار إلى هذه الخدمات والطرق فيما بعد بـ (الخدمات المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي .

2) تتمع الخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بالحقوق الآتية :-

أ - الطيران بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ب - التوقف في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير النقل.

ج - التوقف في إقليم الطرف الآخر في النقاط المحددة في الجدول الملحق بهذه الإتفاقية لإنزال وتحميل الركاب والبضائع والعفش والبريد.

3) إن ممارسة حق النقل للنقاط (المتوسطة) والنقاط (فيما وراء) الموضحة في جدول الطرق الملحق بهذه الإتفاقية ــ خاضع لتفاوض واتفاق سلطتي الطيران المدني لكل طرف.

4) ليس في الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة ما يخول الخطوط الجوية المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين حق امتياز تحميل الركاب أو البضائع أو العفش أو البريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف بهدف التعويض المادي أو مقابل أجر.

المادة الثالثة
تعيين الخطوط الجوية

1) يحق لكل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر ناقلة جوية واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

2) عند تسلم هذا التعيين ، يقوم الطرف المتعاقد الآخر ــ وبمقتضى أحكام الفقرة (3) من هذه المادة والفقرة (1) من المادة الرابعة ودون أي تأخير ــ بمنح خطوط الطيران المعينة تصاريح التشغيل اللازمة.

3) يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من خطوط الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أهليتها للوفاء بالشروط المحددة

بالأنظمة والقوانين واللوائح المطبقة عادة بواسطة هذه السلطات في تشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة.

4) عند تعيين خطوط جوية والتصريح لها ، فإنه يجوز لها أن تبدأ في تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت.

المادة الرابعة
رفض تصريح التشغيل أو إلغاؤه أو تعليقه

1) يحق لأي طرف من الطرفين المتعاقدين رفض منح تصريح تشغيل لشركة طيران معينة أو إلغاؤه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو إلغاؤه أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في الفقرة (2) من المادة الثانية من هذه الإتفاقية ، أو فرض ما يراه ضروريا من الشروط على ممارسة هذه الحقوق في الحالات التالية:-

أ - في حالة عدم اقتناع الطرف المتعاقد بالمالك الحقيقي أو الإدارة الفعلية للخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

ب - في حالة عدم التزام هذه الخطوط بقوانين أو أنظمة الطرف المتعاقد المانح للحقوق.

ج - في حالة عدم التزام خطوط الطيران المعينة بالشروط المتفق عليها في هذه الإتفاقية.

2) فيما عدا الحالات الضرورية التي تحتم اتخاذ إجراء فوري بسبب مخالفة أي من الحالات المشار إليها أعلاه ، فإن ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة يجب أن تتم بالتشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

3) أن اتخاذ أي إجراء بوساطة أحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه المادة ، لا يمس حقوق الطرف المتعاقد الآخر الواردة في المادة الثامنة عشرة من هذه الإتفاقية.

المادة الخامسة
رسوم إستخدام المطارات ومرافقها

يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتحديد المطار ، أو المطارات الواقعة في إقليمه لاستخدام ناقلات الطرف المتعاقد الآخر المعينة من قبله وفقا لهذه الإتفاقية ، وتيسير وسائل الاتصالات الملاحية والأرصاد والخدمات الأخرى اللازمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها.

لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين فرض رسوم على الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف الآخر بقدر أعلى من تلك المفروضة على الخطوط الجوية المعينة من قبله التي تقوم بتشغيل نفس الخدمات الدولية بإستخدام طائرات مماثلة والخدمات والمرافق نفسها.

المادة السادسة
الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1) يُعْفِي كل طرف متعاقد ـــ على أساس المعاملة بالمثل ، طائرات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر التي تعمل على الخدمات الدولية ، من الرسوم الجمركية والضرائب على الإمدادات والوقود والزيوت والإمدادات الفنية المستهلكة الأخرى وقطع الغيار والمعدات والأجهزة الإعتيادية ، بشرط أن تبقى هذه الأجهزة والمعدات والإمدادات داخل الطائرة حتى إعادة تصديرها ، أو استخدامها ، أو استهلاكها بوساطة هذه الطائرة أثناء طيرانها فوق ذلك الإقليم.

2) باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمات المقدمة ، تُعْفَى من الرسوم المواد التالية :-

أ - مخزون الطائرة الذي يتم إدخاله إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين في حدود الكميات التي تعينها سلطات الطرف المتعاقد الآخر ، للاستخدام على متن الطائرة المغادرة والمرتبطة بالخدمات الجوية الدولية الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.

ب - قطع الغيار التي يتم إدخالها إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو تصليح الطائرات المستخدمة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية بوساطة شركة الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

ج - الوقود والزيوت المستخدمة لإمداد الطائرات العاملة في خدمات دولية بوساطة الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وإن كانت هذه المواد ستستخدم في أي جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تم منه تحميل هذه المواد على متن الطائرة .

3) يجوز وضع المواد المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة تحت رقابة ، أو إشراف سلطات الجمارك حتى إعادة تصديرها ، أو التخلص منها وفقاً لنظم الجمارك.

4) يخضع الركاب العابرون والمواصلون لنقاط أخرى (الترانزيت) ، والأمتعة والشحن عبر إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والواقعين في حرم المطار لإجراءات مبسطة . كما تعفى الأمتعة والشحن خلال فترة التوقف (الترانزيت) من إجراءات الجمارك والضرائب.

5) تعفى من الضرائب والرسوم ـــ على أساس المعاملة بالمثل ، الوثائق الرسمية التي تحمل علامة الناقلة المميزة مثل بطاقات الحقائب وتذاكر السفر وبوليصات الشحن وجداول الإقلاع وجداول الرحلات المنقولة إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لغرض الاستخدام بوساطة الناقلة المعينة للطرف المتعاقد الآخر.

6)

المادة السابعة
الضوابط التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1) يتم الاتفاق على عدد الرحلات المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعينة من كل طرف بين سلطات الطيران للطرفين قبل بدء العمليات التشغيلية، وعند الاقتضاء، كما ان العدد متفق عليه من الرحلات يمكن زيادته بعد ذلك من قبل سلطتي الطيران المدني متى ما طلب أي منهم ذلك.

2) يجب أن يمتنع أي من الطرفين من جانبه فقط بتحديد حجم الحركة أو عدد الرحلات أو مدى إنتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها شركات الطيران المعينة من قبل الطرف الآخر ، باستثناء ما قد تقتضيه إعتبارات جمركية أو فنية أو تشغيلية أو بيئية ، وذلك بموجب شروط موحدة متسقة مع المادة 15 من المعاهدة.

3) يمنح كل طرف متعاقد فرصا متساوية وعادلة للخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

المادة الثامنة
اعتماد جداول الرحلات

تقوم خطوط الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم جداول الرحلات المقترحة لسلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها في فترة أقصاها ستون (60) يوماً قبل تاريخ بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها ، على أن تشتمل هذه الجداول على نوع الخدمات والطائرات المستخدمة وجداول الرحلات وأي معلومة أخرى ذات علاقة ، وينطبق هذا على أي تغيير يطرأ . ويجوز في بعض الحالات الخاصة تخفيض هذه الفترة الزمنية بموافقة السلطات المذكورة.

المادة التاسعة
توفير الإحصاءات والمعلومات

تقوم سلطات طيران كل من الطرفين المتعاقدين أو بواسطة خطوط الطيران المعينة من قبلها بتزويد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر ــ بناء على طلبها ــ بالمعلومات والإحصاءات المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها دورياً.

المادة العاشرة
القوانين والنظم المطبقة

1) تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين المتعاقدين على ملاحة وتشغيل طائرات خطوط طيران الطرف الآخر عند دخولها أجواء الطرف المتعاقد الآخر وأثناء بقائها في أراضيه.

2) يجب مراعاة القوانين واللوائح والإجراءات المطبقة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بخصوص وصول الركاب أو بقائهم أو مغادرتهم ، أو العفش أو أطقم الملاحين أو البضائع أو البريد ، وكذلك القوانين والأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والأستيطان والجمارك والنقد والصحة والحجر الصحي ، وذلك عند عبور طائرات أي من الطرفين المتعاقدين ــ أو طائرات خطوط الطيران المعينة ــ إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو وصولها إليه أو مغادرتها إياه أو أثناء وجودها فيه.

3) يقوم كل طرف من الطرفين المتعاقدين عند الطلب بتزويد الطرف المتعاقد الآخر بالقوانين والنظم المتعلقة بذلك ، المشار إليها في هذه المادة.

4) لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح معاملة تفضيلية لناقلته المعينة على المعاملة الممنوحة للناقلة المعينة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالقوانين والنظم المطبقة الموضحة في هذه المادة.

المادة الحادية عشرة
تحويل الدخل "العوائد"

1) يمنح كل طرف متعاقد خطوط طيران الطرف المتعاقد الآخر ــ الحق في تحويل العوائد المكتسبة في أراضيه بوساطة خطوط الطيران ، من نقل الركاب ، والبريد ، والعفش ، والبضائع وآلاّ تقتطع أي رسوم أخرى على هذه التحويلات عدا الرسوم البنكية العادية.

2) إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل العوائد المحققة بوساطة خطوط طيران الطرف المتعاقد الآخر ، يحق للطرف الآخر فرض قيود مماثلة على خطوط طيران ذلك الطرف المتعاقد.

3) لا تعفي أحكام هذه المادة شركات طيران كلا الطرفين من دفع الرسوم وضرائب الدخل الناتج من العوائد أو الأرباح المستحقة لقاء تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

4) تسود أحكام اتفاقية تجنب الازدواج الضريبي في شأن الضرائب على الدخل وعلى رأس المال اذا ابرمت بين الطرفين المتعاقدين.

المادة الثانية عشرة
السلامة الجوية

1) شهادات صلاحية الطيران ، وشهادات الأهلية ، والتراخيص الصادرة ، أو التي تعد صالحة من أحد الطرفين ، التي لا تزال سارية المفعول ــ سوف تعد صالحة وسارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، بشرط أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص قد صدرت وما زالت صالحة بموجب المعايير المحددة في المعاهدة ، ومع ذلك يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين بالحق فيما يختص بالطيران فوق إقليمه ، بأن يرفض الاعتراف بشرعية شهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2) يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات حول معايير السلامة الجوية وقواعدها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بالتسهيلات الملاحية والملاحين والطائرات وتشغيل الطائرات ، على أن تجرى المشاورات خلال (30) ثلاثين يوماً من تاريخ تسليم طلب إجرائها . وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين نتيجة هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الأخرى لا تتوافر لديه معايير ومتطلبات فعالة للسلامة متمشية مع الحد الأدنى للمستويات المحددة في معاهدة شيكاغو الدولية ــ فيتم إشعار الطرف المتعاقد الآخر بما إكتشفه من أوجه القصور وبالإجراءات التي تعد ضرورية للإلتزام بمعايير السلامة الجوية ، على أن يقوم الطرف المتعاقد الآخر بإتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة في غضون (30) ثلاثين يوماً أو خلال مدة زمنية يتفق عليها الطرفان المتعاقدان.

3) يحق لكل طرف أن يحتفظ بالحق في تعليق تصريح التشغيل أو التصريح الفني ، أو إلغائه أو تقييده ، للخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في حالة عدم قيامه بإتخاذ الإجراءات المناسبة خلال الوقت المناسب.

4) عملاً بالمادة (16) من معاهدة الطيران المدني الدولي (الموقعة في شيكاغو عام 1944م) يجوز أن تخضع للفحص أي طائرة مشغلة أو طائرة لا تؤول ملكيتها إلى شركة الطيران المعينة من قبل أياً من الطرفين المتعاقدين بموجب أحكام التعيين في هذه الإتفاقية ، وتقوم بتغطية تشغيل خدمات النقل الجوي وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإليه ، وبموجب ترتيبات تأجير من خطوط طيران أخرى تابعة لدولة أي من الطرفين المتعاقدين أو طرف ثالث ، وذلك من قبل مفتشي السلامة الجوية الذين فوضهم الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك أثناء وجود الطائرة في إقليم ذلك الطرف الأخر ، وبغض النظر عن الإلتزامات المنصوص عليها في المادة (33) من معاهدة شيكاغو الدولية ، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة بالطائرة وإجازات طاقمها والتزام معدات الطائرة وحالة الطائرة بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت ، عملاً بمعاهدة الطيران المدني الدولي ، بشرط ألا يتسبب هذا الفحص في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

5) عندما يتعين إتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل خطوط الطيران يحتفظ كل طرف بحق القيام ــ فوراً ــ بتعليق ترخيص التشغيل الممنوح لناقلة جوية واحدة أو أكثر تابعة للطرف الآخر.

6) يجب التوقف عن إتخاذ أي من الإجراءات من جانب أحد الطرفين عملاً بالفقرة (5) أعلاه ، حال زوال الأسباب التي دعت إلى إتخاذ مثل ذلك الإجراء.

7) فيما يتعلق بالفقرة 2، إذا ثبت استمرار عدم التزام أحد الطرفين بالحد الأدنى من معايير السلامة الجوية لمنظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها، فيتم اخطار الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك. كما يتم اخطاره ايضاً بالاجراءات التي سيتم اتخاذها في هذا الشأن.

المادة الثالثة عشرة
التمثيل التجاري للخطوط الجوية

1) يحق للخطوط الجوية المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وبموجب نظم الطرف المتعاقد الآخر ولوائحه ، الخاصة بالدخول والإقامة والتوظيف ــ أن تجلب الموظفين التابعين لها وتحتفظ بهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، من إداريين ، وفنيين ، ومشغلين وغيرهم من الموظفين المختصين الذين تحتاج إليهم لتقديم خدماتها.

2) تنفذ عمليات المناولة الأرضية لأي شركة من شركات الخطوط الجوية المعينة بموجب القوانين واللوائح المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وعلى أساس المعاملة بالمثل.

3) يمنح كل طرف متعاقد شركة الخطوط المعينة من قبل الطرف الآخر حق ممارسة عمليات بيع خدمات النقل الجوي في أراضيه مباشرة أو عن طريق الوكلاء حسب رغبة الخطوط الجوية.

4) يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية المعينة من الطرف الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها في إقليمه (سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق وكلاء أو وسطاء آخرين بحسب اختيار الخطوط الجوية المعينة) ، بما في ذلك حق تأسيس المكاتب ، عن طريق الشبكة العنكبوتية وغيرها .

5) يحق لكل خطوط جوية بيع خدمات النقل بالعملة المستخدمة في ذلك الإقليم أو ــ مع مراعاة الأنظمة والنظم المطبقة ــ وفقاً لاختيارها بعملات بلدان أخرى قابلة للتبديل. وسوف يكون لآي شخص الحرية في شراء هذه الخدمات بالعملات المقبولة لدى تلك الخطوط الجوية.

المادة الرابعة عشرة
أمن الطيران

1) يؤكد الطرفان المتعاقدان ، التزامهما تجاه بعضهما البعض بحماية أمن الطيران المدني من كل أشكال التدخل غير المشروع . ويعد هذا الإلتزام جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية . كما يلتزم الطرفان المتعاقدان ــ بشكل خاص ــ بالعمل وفقاً لشروط المعاهدة الخاصة بالجرائم والأعمال التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في (طوكيو) في 14/سبتمبر/1963م ومعاهدة قمع الاستيلاء على الطائرات الموقعة في

(لاهاي) في 16/ ديسمبر/1970م ومعاهدة قمع الأعمال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23/سبتمبر/1971م وبروتوكول قمع أفعال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، المكمل لإتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقع في مونتريال في 24/فبراير/1988م ومعاهدة وضع العلامات على المتفجرات البلاستيكية لأغراض تتبعها وكشفها المبرمة في مونتريال في 1/مارس/1991م ، وكذلك أي معاهدة أو بروتوكول ذي صلة بأن الطيران المدني ويعد ملزماً للطيرفين المتعاقدين.

2) يقوم كل من الطرفين المتعاقدين ــ عند الطلب ــ بتقديم المساعدة اللازمة للطرف الآخر ، لمنع الأعمال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات المدنية والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وأطقم ملاحيها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي شكل من أشكال التهديد الأخرى لأمن الطيران المدني.

3) يعمل الطرفان المتعاقدان انطلاقا من العلاقة المشتركة بينهما، بموجب أحكام أمن الطيران التي حددتها منظمة الطيران المدني الدولي ، المبينة في ملاحق المعاهدة ، إلى المدى الذي تنطبق معه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين . ويجب على كل طرف أن يتأكد من أن مشغلي الطائرات المسجلين لديه أو المشغلين الذين تقع أعمالهم الأساسية ، أو الدائمة داخل إقليمه وكذلك مشغلي المطارات في إقليمه يعملون وفقا لشروط وأحكام أمن الطيران. ويحق في أي وقت لأي طرف أن يطلب عقد مشاورات مع الطرف الآخر لمناقشة أي اختلافات.

4) يوافق كل طرف من الطرفين المتعاقدين على مطالبة مشغلي الطائرات بتطبيق أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة ــ المطلوبة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخول الطائرة أو أثناء وجودها أو مغادرتها لأراضيه أو أجوائه وعلى كل طرف من الطرفين المتعاقدين التأكد من اتخاذ التدابير الفعالة في أراضيه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وأطقم الملاحين والمواد المحمولة بواسطة الركاب والعفش والشحن ومستودعات الطائرة قبل الصعود إلى الطائرة أو تحميلها أو أثناء ذلك . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين الاستجابة لكل طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ التدابير الأمنية الخاصة المطلوبة لمواجهة أي تهديد.

5) عند حدوث واقعة اختطاف طائرة مدنية أو التهديد بها، أو غيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرة وركابها وأطقم ملاحيها أو المطارات أو أجهزة الملاحة الجوية ــ يجب على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما عن طريق تسهيل الاتصالات فيما بينهما أو غير ذلك من الإجراءات المناسبة اللازمة لإنهاء هذه الواقعة أو هذا التهديد بسرعة وسلامة.

6) يحق لكل طرف متعاقد أن يقوم خلال ستين (60) يوماً (أو اقل من ذلك حسبما يتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران) من إخطار سلطات الطيران في بلده ، بعمل تقييم داخل إقليم الطرف الآخر للتدابير الأمنية المتخذة أو متوقع إتخاذها بواسطة مشغلي

الطائرة فيما يتعلق بالرحلات القادمة من أو المغادرة لإقليم الطرف الأول. ويتم الاتفاق بين سلطات الطيران على الترتيبات الإدارية لإجراء هذا التقييم وتنفيذها بدون تأخير لضمان إجراء التقييم بالسرعة المطلوبة.

7) إذا كان لأحد الطرفين من الأسباب ما يجعله يعتقد بأن الطرف الثاني قد حاد عن شروط هذه المادة ، يجوز له أن يطلب إجراء مشاورات على أن تبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من إستلام هذا الطلب من أي من الطرفين . ويشكل عدم التوصل إلى إتفاق مرضى خلال ثلاثين (30) يوماً من بداية التشاور دافعاً لحجز أو إلغاء أو تعليق أو فرض شروط على تصاريح الناقلة أو الناقلات الجوية المعينة من قبل الطرف الآخر . وفي حالة حدوث أمر طارئ يبرر ذلك الإخلال بالشروط ، أو سعياً لمنع حدوث المزيد من عدم الالتزام بأحكام هذه المادة ، يجوز للطرف الأول إتخاذ إجراء مؤقت في هذا الخصوص في أي وقت.

المادة الخامسة عشرة
التعريفة

1) لشركات الطيران الحرية في وضع التعرفة المناسبة لتقديم الخدمات الجوية المتفق عليها بموجب هذه الاتفاقية، و يجب أن لا تخضع لموافقة سلطات الطيران.

2) يحق لأي طرف متعاقد أن يطلب تقديم التعريفة المطبقة إلى سلطات الطيران المدني المختصة لدى الطرف المتعاقد الآخر متى ما كان منشأ الحركة في اقليمه.

المادة السادسة عشرة
قوانين المنافسة

1) يتعين على الطرفين المتعاقدين إبلاغ أحدهما الآخر بقوانين وسياسات وممارسات المنافسة الخاصة بهم أو أي تعديلات تطرأ عليها ، والأهداف المتعلقة بها والتي يمكن أن تؤثر على تشغيل خدمات النقل الجوي بموجب الاتفاقية، كما يتعين عليهما تحديد السلطات المسؤولة عن تنفيذها .

2) يبلغ كل من الطرفين الطرف الآخر متى اعتبر أن هناك عدم توافق بين تطبيق قوانين وسياسات وممارسات المنافسة الخاصة بهما، والمسائل المتعلقة بتنفيذ الاتفاقية . ويتعين اللجوء إلى التشاور المنصوص عليه في المادة (السابعة عشرة) من الاتفاقية ، في حال طلب ذلك أي طرف من الطرفين المتعاقدين ، لتحديد ما إذا كان هذا التضارب موجوداً أم لا؛ لإيجاد طرق لحله أو الحد منه.

3) مع عدم الاخلال بأي مادة مخالفة، لا يوجد في هذه الاتفاقية ما (1) يتطلب أو يساند تبنِّي أي اتفاقيات أو قرارات أو ممارسات بين الناقلات الجوية أو المشغلين الآخرين

من شأنها الإضرار بالمنافسة ، (2) يعزز الآثار المترتبة على مثل تلك الاتفاقيات أو القرارات أو الممارسات، أو (3) يعمل على تخويل الناقلات الجوية أو المشغلين الآخرين مسؤولية اتخاذ المعايير التي من شأنها الإضرار بالمنافسة.

المادة السابعة عشرة
التشاور والتعديل

1) تعزيزاً للتعاون يقوم الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران التابعة لهما بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر للتأكد من تطبيق أحكام هذه الاتفاقية وملاحقها والالتزام بها .
2) إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي من أحكام هذه الاتفاقية يجوز له طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ، على أن يبدأ التشاور خلال ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب . وأي تعديل يتفق عليه يصبح ساري المفعول عند تأكيده عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية بعد إكمال الإجراءات القانونية أو غير ذلك من الإجراءات المطلوبة.
3) التعديلات المتعلقة بأحكام هذه الاتفاقية و ملاحقها بها يوافق عليها الطرفان المتعاقدان بموجب إجراءاتهما الدستورية.
4) التعديلات المتعلقة بأحكام مذكرة التفاهم يمكن أن يوافق عليها بالإتفاق بين سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين، وتصبح هذه التعديلات سارية المفعول بمجرد موافقة سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

المادة الثامنة عشرة
التطابق مع الاتفاقيات الدولية

تسري على هذه الإتفاقية أي معاهدة دواية ملزمة للطرفين المتعاقدين ، والتعديلات التي قد تطرأ عليها.

المادة التاسعة عشرة
تسوية النزاعات

(1) في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وملاحقها ، يلتزم الطرفان المتعاقدان بتسويته أولا عن طريق التفاوض.
(2) إذا فشل الطرفان المتعاقدان في الوصول إلى تسوية عن طريق التفاوض بينهما، فيتم حل النزاع من خلال القنوات الدبلوماسية.

المادة : العشرون
إنهاء الإتفاقية

1) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إنهاء هذه الإتفاقية في أي وقت بموجب إشعار ــ مكتوب ــ على أن يبلغ في الوقت نفسه لمنظمة الطيران المدني الدولي.
2) وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإشعار ، ما لم يسحب ــ بإتفاق مشترك ــ قبل انتهاء هذه المدة . وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الإشعار ، فإنه يعد متسلماً بعد أربعة عشر (14) يوماً من تسلم منظمة الطيران المدني الدولي له.

المادة الحادية والعشرون
التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديل يطرأ عليها مستقبلا لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الثانية والعشرون
سريان مفعول الإتفاقية

تدخل هذه الإتفاقية حيز التنفيذ من تاريخ آخر إشعار عبر القنوات الدبلوماسية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر بأنه قد إستكمل الإجراءات الدستورية اللازمة طبقاً للأنظمة والقوانين المعمول بها في هذا الشأن.

وبناءً عليه قام الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بالتوقيع على هذه الإتفاقية ويعد ملحق جدول الطرق جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية.

حرر في مدينة برازيليا في يوم 25 / جماد الثاني / 1436 هجري الموافق 14/ ابريل/ 2015 ميلادي من نسختين أصليتين باللغة العربية والبرتغالية والانجليزية وتعد جميع النصوص متساوية في الحجية . ويحتفظ كل طرف بنسخة أصلية من كل لغة لغرض التطبيق . وفي حالة الاختلاف في التفسير يعمل بالنص الانجليزي.

عن	عن
حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية	حكومة المملكة العربية السعودية
ماورو فييرا وزير الدولة للشؤون الخارجية وزارة الخارجية	نزار بن عبيد مدني وزير الدولة للشؤون الخارجية وزارة الخارجية

ملحق
جـدول الطرق

القسم الأول :

الطرق التي يتم بموجبها تشغيل الخدمات الجوية بوساطة الناقلات المعينة من قبل جمهورية البرازيل الاتحادية :

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط في المملكة العربية السعودية	نقاط فيما وراء
نقاط في جمهورية البرازيل الاتحادية	أي نقاط	أي نقاط دولية	أي نقاط

القسم الثاني :

الطرق التي يتم بموجبها تشغيل الخدمات الجوية بوساطة الناقلات المعينة من قبل المملكة العربية السعودية :

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط في جمهورية البرازيل الاتحادية	نقاط فيما وراء
نقاط في المملكة العربية السعودية	أي نقاط	أي نقاط دولية	أي نقاط

القسم الثالث :

ملاحظات على جدول الطرق الذي سيتم بموجبه تشغيل خدمات النقل الجوي بواسطة الخطوط المعينة من قبل كل طرف متعاقد :

1 - يجوز للخطوط الجوية المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين أن تحذف أي نقطة محددة في جدول الطرق ، سواء كانت هذه النقطة متوسطة أم فيما وراء أي من رحلاتها أو فيما وراء جميع رحلاتها.

2 - لا يجوز ممارسة الحرية الخامسة لحقوق الحركة الجوية بين النقاط المتوسطة أو فيما وراء وبين أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، ما لم يتوصل إلى إتفاق بهذا الشأن بين الطرفين المتعاقدين.