ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GABINETE DE MINISTROS DA UCRÂNIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Gabinete de Ministros da Ucrânia
(doravante denominados "Partes"),

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

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional; e

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e a Ucrânia e além de seus respectivos territórios,

Acordaram o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário:

a) o termo "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada 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;

b) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e, no caso da Ucrânia, o Ministério de Transportes e Comunicações; ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou organização autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

c) o termo "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo, que forma parte integral dele, e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

d) o termo "serviços acordados" significa serviços regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

e) os termos "serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados respectivamente a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

f) o termo "capacidade":

i) em relação a uma aeronave, significa assentos ou peso disponíveis na aeronave em uma rota ou em parte de uma rota;

ii) em relação a uma rota especificada, significa a capacidade de uma aeronave utilizada nessa rota, multiplicada pela frequência operada por tal aeronave em um determinado período, nessa rota ou em parte dela;

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

h) o termo "rota especificada" significa qualquer rota especificada no Anexo a este Acordo;

i) o termo "tarifa" significa os preços que deverão ser pagos pelo transporte de passageiros, de bagagem e de carga e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, incluindo valores e condições para agentes e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração e as condições para o transporte de mala postal;

j) o termo "território" tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

k) o termo "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso de aeroporto, ou instalações e serviços de navegação aérea ou de segurança da aviação;

l) o termo "norma" significa qualquer especificação para características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, a aplicação uniforme reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação em aérea internacional a que as Partes conformar-se-ão, de acordo com a Convenção; em caso de impossibilidade de cumprimento, é compulsória sua notificação à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), segundo o Artigo 38 da Convenção;

m) o termo "controle regulatório efetivo" significa que uma empresa aérea possui uma licença de operação válida emitida pelas autoridades aeronáuticas e satisfaz os critérios para operação de serviços aéreos internacionais estabelecidos por tais autoridades, tais como prova de aptidão financeira, habilidade para satisfazer, quando necessário, exigências de interesse público, obrigações de garantia dos serviços, e as autoridades aeronáuticas tenham e mantenham programas de supervisão da segurança operacional e da segurança da aviação de acordo com as normas da OACI, como mínimo;

n) o termo "licença de operação" significa uma autorização concedida pelas autoridades aeronáuticas, que permite a uma empresa aérea realizar transporte aéreo de passageiros, mala postal ou carga, conforme especificado na licença de operação, por remuneração ou contrato de aluguel;

o) o termo "certificado de operador aéreo" significa um documento emitido para uma empresa aérea pelas autoridades aeronáuticas, que afirma ter a empresa aérea em questão, a habilidade profissional e organização que garanta a operação segura de aeronaves nas atividades de aviação especificadas no certificado.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais em uma rota especificada. Na operação de um serviço acordado em uma rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte gozará:

a) do direito de sobrevoar o território do Estado da outra Parte sem pousar;

b) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, para fins não comerciais;

c) do direito de fazer escalas no território do Estado da outra Parte, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo a este Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte;

d) do direito de fazer escalas no território de terceiros Países, nos pontos especificados para aquela rota no Anexo a este Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte, sujeito às provisões contidas no Anexo a este Acordo.

2. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1 a) e b) deste Artigo.

3. Nenhum dispositivo do parágrafo 1 deste Artigo será considerado como concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte do direito de embarcar, no território do Estado da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração ou contrato de aluguel, e destinados a outro ponto no território do Estado dessa outra Parte.

Artigo 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações. Essas designações poderão ser efetivadas por notificação escrita através dos canais diplomáticos.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, a outra Parte concederá a autorização de operação apropriada, desde que:

a) a empresa aérea designada seja estabelecida no território do Estado da Parte que a designa, de acordo com a legislação em vigor no Estado dessa Parte;

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

c) a empresa aérea seja propriedade direta ou majoritária e seja efetivamente controlada pela Parte que a designa ou por entidades legais ou nacionais do Estado daquela Parte.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte podem requerer a uma empresa aérea designada pela outra Parte que demonstre estar qualificada para cumprir as condições prescritas segundo a legislação em vigor do Estado desta Parte, aplicadas à operação de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.

4. Quando uma empresa aérea tiver sido assim designada e autorizada, ela poderá começar a operar os serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

5. Cada Parte, sujeita às provisões dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, terá o direito de substituir a empresa aérea por ela designada por outra empresa aérea. A empresa aérea designada substituta terá os mesmos direitos e será sujeita às mesmas obrigações da empresa aérea que ela substitui.

Artigo 4
Revogação ou Suspensão de Autorização de Operação

1. Cada Parte terá o direito de revogar ou suspender as autorizações de operação, ou de suspender o exercício dos direitos especificados no parágrafo 1 do Artigo 2 deste Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte, ou de impor tais condições temporária ou permanentemente, se ela julgar necessário, sobre o exercício desses direitos:

a) caso ela não esteja convencida de que a empresa aérea designada está estabelecida e incorporada no território do Estado da Parte que a designa;

b) caso ela não esteja convencida de que a Parte que designa a empresa aérea exerce ou mantém efetivo controle regulatório da empresa aérea;

c) caso ela não esteja convencida de que a empresa aérea designada seja propriedade direta ou majoritária, ou seja efetivamente controlada pela Parte que a designa ou por uma entidade legal ou nacionais do Estado dessa Parte;

d) caso a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as provisões do Artigo 7 e do Artigo 8 deste Acordo; ou

e) caso a empresa aérea designada, de outro modo, deixe de operar serviços aéreos de acordo com as condições prescritas sob este Acordo.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir novas infrações ao parágrafo 1d) ou 1e) deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão exercidos somente após a realização de consultas com a outra Parte.

Artigo 5
Aplicação de Leis e de Regulamentos

1. A legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à entrada ou saída do território de seu Estado de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação de tal aeronave enquanto no território de seu Estado, será aplicada à aeronave da empresa ou das empresas aéreas designadas pela outra Parte, e será cumprida por tal aeronave na chegada, partida ou enquanto no território do Estado da primeira Parte.

2. A legislação vigente do Estado de uma Parte, relativa à entrada ou saída do território de seu Estado de passageiros, tripulantes, carga, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulantes, carga durante a entrada, a partida ou enquanto no território do Estado da primeira Parte.

3. Na aplicação da legislação referida neste Artigo à empresa ou às empresas aéreas designadas da outra Parte, uma Parte não concederá tratamento mais favorável a sua empresa ou empresas aéreas designadas.

Artigo 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

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 os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para vôos sobre o território de seu Estado, certificados de habilitação e licenças concedidas a nacionais de seu Estado, pela outra Parte.

Artigo 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar à outra Parte, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional com relação a tripulações de vôo, aeronaves e sua operação, aplicadas pela outra Parte. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra, de maneira efetiva, os requisitos de segurança em qualquer área, que sejam pelo menos iguais aos requisitos mínimos estabelecidos à época, de conformidade com a Convenção, a primeira Parte notificará a outra Parte sobre tais conclusões e sobre as medidas que se considerem apropriadas para cumprir aqueles requisitos mínimos, e aquela outra Parte tomará as ações corretivas necessárias. A falha da outra Parte em tomar as medidas apropriadas dentro de 15 (quinze) dias ou em período mais longo que venha a ser acordado, constituirá motivos para a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, as Partes concordam que a aeronave operada pela empresa ou empresas aéreas designadas de uma Parte, que preste serviço para ou do território do Estado da outra Parte poderá, quando no território do Estado da outra Parte, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados das autoridades aeronáuticas da outra Parte (neste Artigo, denominadas "inspeções de rampa"), desde que esta não cause demoras desnecessárias no transporte. Reconhecendo a validade da documentação da aeronave e as licenças de sua tripulação, de acordo com o Artigo 33 da Convenção, os mencionados documentos e licenças, a condição de uma aeronave e seu equipamento podem ser, durante a inspeção, objeto de verificação de sua conformidade com as normas estabelecidas à época, com base na Convenção.

4. Se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa resultarem em:

a) séria preocupação de que a aeronave ou sua operação não cumpre os requisitos mínimos vigentes estabelecidos pela Convenção, ou

b) séria preocupação de que existe falta de efetiva manutenção e administração dos requisitos mínimos de segurança vigentes estabelecidos pela Convenção, a Parte que realiza a inspeção terá liberdade para concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou as licenças daquela aeronave ou tripulação tenham sido emitidos ou convalidados ou que os requisitos sob os quais a aeronave é operada não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar a autorização de operação de uma empresa aérea ou empresas aéreas designadas da outra Parte imediatamente caso a primeira Parte conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa, de uma série de inspeções de rampa, de consultas ou de outro motivo, que é essencial uma ação imediata para fins de segurança da operação de uma empresa aérea.

6. Qualquer medida tomada por uma Parte, com relação à empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte, em conformidade com os parágrafos 2 ou 5 deste Artigo, será interrompida caso a razão para tal ação deixe de existir.

7. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se ficar constatado que uma Parte permanece em desconformidade com as normas da OACI, uma vez terminado o período acordado, o Secretário Geral da OACI deverá ser disto notificado. Esse deverá também ser notificado sobre as medidas tomadas pela primeira Parte para cumprir as normas da OACI.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a 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, assinada em 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, do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, suplementar à Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, 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, reservado o parágrafo 2° do artigo XI para o Brasil, bem como qualquer outro acordo internacional relacionado à segurança da aviação civil, ao qual ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes 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, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos e de instalações de navegação aérea, e contra 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 OACI e designadas como Anexos à Convenção, até os limites em que essas provisões de segurança da aviação sejam aplicáveis às Partes; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal 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 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 para a entrada, saída, ou permanência no território do Estado da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas no território de seu Estado 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 também considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica. Em tal caso essas medidas serão discutidas em detalhes e seu custo deverá ser considerado e ser compartilhado por ambas as Partes.

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 assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a por termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. 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 a implementação das provisões do Artigo 4 deste Acordo.

Artigo 9
Isenção de Direitos Alfandegários e Taxas

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com a legislação nacional vigente de seu Estado, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais, sobre combustíveis de aviação, lubrificantes, sobre suprimentos técnicos de consumo, sobre peças sobressalentes, incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, sobre provisões de bordo, incluindo licores, tabaco e outros destinados à venda aos passageiros, em quantidades limitadas, durante o vôo, e sobre outros itens usados ou destinados para uso exclusivamente na operação ou na manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte, que esteja operando os serviços acordados, assim como sobre estoque impresso de bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada.

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

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

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

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território do Estado da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados, sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território do Estado da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que tais produtos não sejam alienados ou vendidos no território do Estado de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território do Estado da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias do Estado de tal Parte. 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. Passageiros, bagagens e carga em trânsito direto através do território do Estado de qualquer das Partes e não deixando as áreas aeroportuárias destinadas a tal fim, a menos que medidas de segurança contra violência, contra pirataria aérea e contra tráfico de drogas diferentemente o exijam, serão sujeitos a não mais do que um controle simplificado. Bagagens e carga em trânsito direto serão isentos de impostos alfandegários e de outras taxas similares.

5. As isenções estabelecidas por este Artigo também serão aplicáveis em situações onde uma empresa aérea designada de uma Parte tenha celebrado acordos com uma outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência no território do Estado da outra Parte, de equipamento regular e de outros itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo, desde que aquela outra empresa aérea ou empresas aéreas gozem de maneira semelhante de tais isenções daquela outra Parte.

Artigo 10
Operação dos Serviços Acordados

1. Haverá oportunidade justa e equitativa para as empresas aéreas designadas das Partes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de cada Parte levarão em consideração os interesses das empresas designadas da outra Parte, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por estas últimas, no todo ou em parte de rotas comuns.

3. Os serviços acordados oferecidos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes terão estreita relação com as necessidades dos usuários para transporte nas rotas especificadas e terão, como objetivo primário, a oferta, com um razoável fator de ocupação, de capacidade adequada para satisfazer as necessidades de tráfego atuais e aquelas razoavelmente previstas para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, com origem ou destino no território do Estado da Parte que designou a empresa aérea. A oferta de transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcados ou desembarcados em pontos nas rotas especificadas, diferentes de pontos no território do Estado da Parte que designou a empresa aérea, será feita de acordo com os princípios gerais, em que a capacidade esteja relacionada:

a) às necessidades de tráfego de e para o território do Estado da Parte que designou a empresa aérea;

b) às necessidades de tráfego da região através da qual os serviços acordados passem, levando em conta serviços aéreos locais e regionais;

c) às necessidades de operações diretas das empresas aéreas.

4. A capacidade a ser oferecida nas rotas especificadas será determinada, de tempos em tempos, juntamente entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

Artigo 11
Tarifas

1. As tarifas para transporte nos serviços acordados será estabelecida pelas empresas aéreas designadas em níveis razoáveis, levando devidamente em consideração todos os fatores relevantes, incluindo o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável e as características dos serviços.

2. As tarifas cobradas pelas empresas aéreas designadas nas rotas especificadas serão sujeitas a aprovação pelas autoridades aeronáuticas da Parte no território em cujo Estado a viagem tenha início.

3. As tarifas serão submetidas, pelas empresas aéreas designadas, às autoridades aeronáuticas para aprovação, pelo menos 30 (trinta) dias antes da data de introdução proposta.

4. Se as autoridades aeronáuticas de cada Parte não consentirem com uma tarifa submetida à sua aprovação, elas informarão a empresa aérea designada em questão dentro de 30 (trinta) dias após a data de submissão da tarifa. Nesse caso, essa tarifa não será aplicada. A tarifa então aplicada, que seria substituída pela nova tarifa, continuará a ser aplicada.

5. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerarem que qualquer tarifa aprovada pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte e utilizada por suas empresas aéreas não correspondem com as provisões do parágrafo 1 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas daquela Parte poderão solicitar consulta com as autoridades aeronáuticas da outra Parte, de acordo com o Artigo 16 deste Acordo.

6. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte para transporte entre o território do Estado da outra Parte e o território de um terceiro país, nos serviços acordados cobertos por este Acordo, serão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 12
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão os horários dos serviços acordados à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes de operação da data proposta para sua introdução. Em casos especiais, esse limite de tempo pode ser reduzido, sujeito ao consentimento de tais autoridades.

2. Quaisquer emendas posteriores relativas ao horário aprovado de qualquer empresa aérea designada de qualquer Parte serão submetidas às autoridades aeronáuticas da outra Parte para aprovação.

3. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão normalmente submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais vôos.

Artigo 13
Atividades Comerciais

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, de acordo com a legislação vigente do Estado da outra Parte com relação à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território do Estado da outra Parte representação com pessoal administrativo, comercial, técnico, operacional e outros especialistas, necessários à operação dos serviços acordados.

2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território do Estado da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

3. Cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários aos representantes e pessoal referidos no parágrafo 1 deste Artigo. Ambas as Partes facilitarão e agilizarão as autorizações de emprego ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

4. Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte o direito de vender e comercializar no território de seu Estado, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes. Cada empresa terá o direito de vender tais serviços em moeda nacional do Estado da Parte respectiva.

5. Ao operar ou oferecer serviços nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte pode entrar em acordos de cooperação comercial, tais como bloqueio de espaço ou acordos de código compartilhado com empresas de qualquer das Partes.

6. Cada empresa aérea envolvida em acordos de código compartilhado em conformidade com este parágrafo deverá, com respeito a qualquer bilhete vendido, deixar claro ao comprador, no ponto de vendas, qual empresa aérea operará de fato cada segmento do serviço e com qual empresa ou empresas aéreas o comprador está estabelecendo uma relação contratual.

Artigo 14
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte concederá a qualquer empresa aérea designada da outra Parte o direito de converter e remeter para seu Estado o excedente das receitas sobre despesas realizadas no território do Estado da outra Parte, vinculadas ao transporte de passageiros, carga e mala postal, nos serviços acordados.

2. A conversão e remessa de tais receitas serão efetivadas em conformidade com a legislação vigente do Estado da Parte em cujo território as receitas tenham sido obtidas, às taxas de câmbio aplicáveis a transações correntes que estejam em vigor ao tempo em que tais receitas sejam apresentadas para conversão e remessa, 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 acima não deve ser entendido como isenção às empresas aéreas de ambas as Partes de impostos e encargos a que estejam 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 15
Tarifas Aeronáuticas

1. 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 internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes de seus Estados e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados por essas autoridades, 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 antecedência razoável, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 16
Consultas

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte sobre o cumprimento, a interpretação, a aplicação, ou a modificação deste Acordo. Tais consultas, que podem ser feitas entre as autoridades aeronáuticas, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

Artigo 17
Emendas

1. Se qualquer das Partes considera desejável emendar qualquer provisão deste Acordo, ela pode, em qualquer tempo, solicitar consulta com a outra Parte. Tais consultas deverão ser iniciadas dentro de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação, a menos que de outra forma acordado.

2. Qualquer emenda a este Acordo deverá ser feita por entendimento mútuo entre as Partes, por escrito, por meio de protocolo pertinente, que constituirá parte integrante deste Acordo e entrará em vigor conforme o parágrafo 1 do Artigo 20 deste Acordo.

3. Emendas ao Anexo a este Acordo poderão ser acordadas diretamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes e entrarão em vigor de acordo com o parágrafo 1 do Artigo 20 deste Acordo.

Artigo 18
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será emendado de acordo.

Artigo 19
Solução de Controvérsias

1. Qualquer controvérsia relativa à interpretação ou à aplicação deste Acordo será resolvida por negociações entre as autoridades aeronáuticas das Partes.

2. Caso as autoridades aeronáuticas não cheguem a um acordo, a controvérsia será solucionada pelas Partes por meio dos canais diplomáticos.

Artigo 20
Denúncia e Entrada em Vigor

1. Este Acordo permanecerá vigente por um período indeterminado e entrará em vigor na data do recebimento, por canais diplomáticos, da última notificação escrita das Partes que indique o cumprimento de todos os procedimentos legais internos necessários para entrada em vigor deste Acordo.

2. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte, por escrito e por via diplomática, de sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará 1 (um) ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 21
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na OACI.

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

Feito em Kiev, no dia 02 de dezembro de dois mil e nove, em dois originais, nos idiomas português, ucraniano e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. No caso de qualquer divergência de interpretação deste Acordo, prevalecerá o texto em Inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Secretário-Geral do
Ministério das Relações Exteriores

PELO GABINETE DE MINISTROS DA UCRÂNIA

Oleksandr Davydov
Vice-Ministro de Transportes e Comunicações

ANEXO AO ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GABINETE DE MINISTROS DA UCRÂNIA

Seção 1.
Quadro de Rotas

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos de origem	Pontos intermediários	Pontos na Ucrânia	Pontos além
Pontos no Brasil	Dois pontos a serem especificados	Kiev e 1 (um) ponto a ser selecionado	Dois pontos a serem especificados

NOTA: Nenhum tráfego pode ser embarcado em um ponto intermediário para ser desembarcado no território da Ucrânia, nem embarcado no território da Ucrânia para ser desembarcado em um ponto além e vice-versa, exceto se for, de tempos em tempos, conjuntamente determinado pelas autoridades aeronáuticas das Partes.

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da Ucrânia:

Pontos de origem	Pontos intermediários	Pontos no Brasil	Pontos além
Pontos na Ucrânia	Dois pontos a serem especificados	Rio de Janeiro São Paulo	Dois pontos a serem especificados

NOTA: Nenhum tráfego pode ser embarcado em um ponto intermediário para ser desembarcado no território do Brasil, nem embarcado no território do Brasil para ser desembarcado em um ponto além e vice-versa, exceto se for, de tempos em tempos, conjuntamente determinado pelas autoridades aeronáuticas das Partes.

Seção 2
Condições Operacionais

1. Os pontos a serem servidos nas rotas especificadas acima serão conjuntamente determinados pelas autoridades aeronáuticas das Partes.

2. As empresas aéreas designadas do Brasil podem, em qualquer um ou em todos os voos, omitir escalas em qualquer ponto ou pontos nas rotas especificadas acima, e podem servi-los em qualquer ordem, desde que os serviços nessas rotas comecem ou terminem em pontos no Brasil.

3. As empresas aéreas designadas da Ucrânia podem, em qualquer um ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos nas rotas especificadas acima, e podem servi-los em qualquer ordem, desde que os serviços nessas rotas comecem ou terminem em pontos na Ucrânia.

У Г О Д А
між Урядом Федеративної Республіки Бразилія та Кабінетом Міністрів України про повітряне сполучення

Уряд Федеративної Республіки Бразилія та Кабінет Міністрів України (далі – Сторони),

будучи сторонами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, прийнятої в м. Чикаго 7 грудня 1944 р.;

бажаючи сприяти розвиткові міжнародної цивільної авіації, а також

бажаючи укласти Угоду для встановлення повітряного сполучення між Федеративною Республікою Бразилія та Україною та за межами їхніх відповідних територій,

домовилися про таке:

С т а т т я 1
Визначення

Для цілей цієї Угоди, якщо контекстом не вимагається іншого тлумачення:

a) термін «Конвенція» означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, прийняту в м. Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає будь-який додаток, прийнятий згідно зі статтею 90 цієї Конвенції, та будь-яку поправку до додатків або Конвенції згідно зі статтями 90 й 94 цієї Конвенції настільки, наскільки ці додатки й поправки стали чинними для обох Сторін;

b) термін «авіаційні власті» означає: стосовно Федеративної Республіки Бразилія – Адміністрацію цивільної авіації, представлену Національним агентством цивільної авіації (ANAC), стосовно України – Міністерство транспорту та зв'язку, або в обох випадках – будь-яку особу чи орган, уповноважений виконувати будь-які функції, які на цей момент виконують зазначені вище органи;

c) термін «Угода» означає цю Угоду, додаток до неї, який є її невід'ємною частиною, а також будь-які поправки до Угоди або додатка;

d) термін «договірні лінії» означає регулярні повітряні сполучення за маршрутами, установленими в додатку до цієї Угоди, для перевезення пасажирів, вантажу й пошти, окремо чи комбіновано;

e) терміни «повітряне сполучення», «міжнародне повітряне сполучення», «авіапідприємство» та «зупинка з некомерційними цілями» мають ті значення, які їм надано в статті 96 Конвенції;

f) термін «ємність»:

i) стосовно повітряного судна означає комерційне завантаження цього повітряного судна, яке використовується на маршруті або частині маршруту;

ii) стосовно встановленого маршруту означає ємність повітряного судна, яке використовується на такому маршруті, помножену на частоту рейсів, виконаних цим повітряним судном протягом певного періоду на цьому маршруті або частині маршруту;

g) термін «призначене авіапідприємство» означає авіапідприємство, яке призначено та вповноважено відповідно до статті 3 цієї Угоди;

h) термін «установлений маршрут» означає будь-який маршрут, який установлено в додатку до цієї Угоди;

i) термін «тариф» означає розмір оплати за перевезення пасажирів, багажу та вантажу, а також умови, за яких ця оплата застосовується, у тому числі оплату й умови стосовно агентських та інших додаткових послуг, але за винятком винагороди та умов стосовно перевезення пошти;

j) термін «територія» має те значення, яке йому надано в статті 2 Конвенції;

k) термін «збір з користувача» означає збір, який стягується з авіапідприємств за користування аеропортовими, аеронавігаційними засобами чи засобами забезпечення авіаційної безпеки, а також за надання відповідних послуг;

l) термін «стандарт» означає будь-яку вимогу до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу або правил, однакове застосування якої визнається необхідним для забезпечення безпеки або регулярності міжнародної аеронавігації та якої Сторони дотримуватимуться відповідно до Конвенції; у разі неможливості дотримання стандарту до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) в обов'язковому порядку надсилається повідомлення згідно зі статтею 38 Конвенції;

m) термін «фактичний нормативний контроль» означає те, що авіапідприємство має дійсну ліцензію на здійснення перевезень, видану авіаційними властями, та відповідає встановленим такими властями для здійснення міжнародного повітряного сполучення критеріям: доведення фінансової спроможності, здатності в разі необхідності відповідати вимогам, пов'язаним із захистом суспільних інтересів, дотримання обов'язків для гарантії обслуговування, а авіаційні власті мають і підтримують програми з нагляду за безпекою польотів, а також з авіаційної безпеки відповідно до стандартів, установлених ІКАО;

n) термін «ліцензія на здійснення перевезень» означає дозвіл, виданий авіаційними властями, відповідно до якого авіапідприємство має право здійснювати повітряні перевезення пасажирів, пошти та (або) вантажу, зазначених у ліцензії на здійснення перевезень, за винагороду та (або) на умовах оренди;

o) термін «сертифікат експлуатанта» означає документ, виданий авіапідприємству авіаційними властями, який підтверджує те, що відповідне авіапідприємство має професійну здатність й структуру для забезпечення безпечної експлуатації повітряних суден під час здійснення авіаційної діяльності, зазначеної в сертифікаті.

Стаття 2
Надання прав

1. Кожна Сторона надає іншій Стороні права, зазначені далі в цій Угоді, для здійснення міжнародного повітряного сполучення за встановленим маршрутом. Призначене авіапідприємство кожної Сторони під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом користується:

a) правом здійснювати проліт територією держави іншої Сторони без посадки;
b) правом здійснювати зупинки на території держави іншої Сторони з некомерційними цілями;
c) правом здійснювати зупинки на території держави іншої Сторони в пунктах, зазначених для цього маршруту в додатку до цієї Угоди, для прийняття на борт і висадки пасажирів, завантаження та вивантаження багажу, вантажу та пошти, що прямують на територію або прибувають з пунктів на території держави іншої Сторони та перевозяться окремо чи комбіновано;
d) правом здійснювати зупинки на території третіх держав у пунктах, зазначених для цього маршруту в додатку до цієї Угоди, для прийняття на борт і висадки пасажирів, завантаження та вивантаження багажу, вантажу та пошти, що прямують на територію або прибувають з пунктів на території держави іншої Сторони та перевозяться окремо чи комбіновано відповідно до положень додатка до цієї Угоди.

2. Авіапідприємства кожної Сторони, інші, ніж ті, яких призначено за статтею 3 цієї Угоди, також користуються правами, зазначеними в підпунктах «a» та «b» пункту 1 цієї статті.

3. Ніщо в пункті 1 цієї статті не розглядається як надання права призначеним авіапідприємствам однієї Сторони приймати на борт на території держави іншої Сторони пасажирів, багаж, вантаж та пошту, які перевозяться до іншого пункту на території держави цієї Сторони за винагороду або на умовах оренди.

Стаття 3
Призначення та дозволи на виконання польотів

1. Кожна Сторона має право призначити одне авіапідприємство чи більше авіапідприємств для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами, а також відкликати або змінити такі призначення, письмово повідомивши про це іншій Стороні. Такі призначення здійснюються шляхом надіслання письмових повідомлень дипломатичними каналами.

2. Після одержання такого повідомлення про призначення та заявок від призначеного авіапідприємства у формі та порядку, установлених для видачі дозволів на виконання польотів, інша Сторона надає відповідні дозволи за умови, що:
a) призначене авіапідприємство засновано та зареєстровано на території держави Сторони, яка призначає це авіапідприємство, відповідно до чинного законодавства держави цієї Сторони;
b) фактичний нормативний контроль над авіапідприємством здійснюється та підтримується Стороною, яка призначає авіапідприємство,
c) авіапідприємством володіють, безпосередньо або завдяки контрольному пакету акцій, та ефективно управляють Сторона, яка призначає авіапідприємство, та (або) юридичні та (або) фізичні особи держави Сторони.

3. Авіаційні власті однієї Сторони можуть вимагати від авіапідприємства, призначеного іншою Стороною, доказів того, що воно компетентне виконувати умови, передбачені чинним законодавством держави цієї Сторони, які застосовуються цими властями для здійснення міжнародних повітряних сполучень.

4. Коли авіапідприємство таким чином призначено та вповноважено, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови дотримання авіапідприємством застосовних положень цієї Угоди.

5. Кожна Сторона має право згідно з положеннями пунктів 1 та 2 цієї статті замінити призначене нею авіапідприємство іншим авіапідприємством. Новопризначене авіапідприємство має такі самі права та обов'язки, що й авіапідприємство, яке воно замінює.

Стаття 4
Скасування або призупинення дії дозволів на виконання польотів

1. Кожна Сторона має право скасувати або призупинити дію дозволів на виконання польотів або призупинити користування правами, зазначеними в пункті 1 статті 2 цієї Угоди, авіапідприємством, призначеним іншою Стороною, або встановити на постійній основі або тимчасово такі умови, які вона вважатиме необхідними для користування цими правами, якщо:

a) не доведено, що призначене авіапідприємство засновано та зареєстровано на території держави Сторони, яка призначає авіапідприємство;
b) не доведено, що Сторона, яка призначає авіапідприємство, здійснює або підтримує фактичний нормативний контроль над авіапідприємством;
c) не доведено, що авіапідприємством володіють, безпосередньо або завдяки контрольному пакету акцій, та ефективно управляють Сторона, яка призначає авіапідприємство, та (або) юридичні та (або) фізичні особи держави Сторони;
d) Сторона, яка призначає авіапідприємство, не дотримується положень статті 7 й статті 8 цієї Угоди; чи
e) призначене авіапідприємство не може здійснювати повітряного сполучення відповідно до умов, передбачених за цією Угодою.

2. Якщо вжиття негайних заходів не є необхідним для запобігання подальшим порушенням, зазначеним у підпунктах «d» або «e» пункту 1 цієї статті, то права, передбачені цією статтею, використовуються тільки після консультацій з іншою Стороною.

Стаття 5
Застосування нормативно-правових актів

1. Чинне законодавство держави однієї Сторони, яке регулює прибуття на територію її держави або відправлення з неї повітряних суден, що здійснюють міжнародні повітряні сполучення, або експлуатацію та навігацію таких повітряних суден під час їхнього перебування в межах території її держави, застосовується до повітряних суден авіапідприємства або авіапідприємств, призначених іншою Стороною, та поширюється на такі повітряні судна після прибуття на територію держави першої Сторони, відправлення з неї або під час перебування в її межах.
2. Чинне законодавство держави однієї Сторони, яке стосується прибуття на територію її держави або відправлення з неї пасажирів, екіпажу, вантажу, зокрема правила стосовно прибуття, розмитнення, імміграційного, паспортного, митного контролю та карантину, поширюється на пасажирів, екіпаж або осіб, які діють від їхнього імені, а також застосовується до вантажу після прибуття на територію держави першої Сторони, відправлення з неї або під час перебування в її межах.
3. Під час застосування законодавства, зазначеного в цій статті, до призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони Сторона не ставиться сприятливіше до свого призначеного авіапідприємства або авіапідприємств.

Стаття 6

Визнання посвідчень і свідоцтв

Сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними однією Стороною й строк дії яких не завершився, визнаються дійсними іншою Стороною для експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами за умови, що вимоги, відповідно до яких такі посвідчення чи свідоцтва були видані чи визнані дійсними, відповідають мінімальним стандартам, установленим згідно з Конвенцією, або є вищими за ці стандарти. Однак кожна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсними для виконання польотів над територією своєї держави посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв, виданих громадянам її держави іншою Стороною.

Стаття 7

Безпека польотів

1. Будь-коли кожна Сторона може надіслати іншій Стороні запит про проведення консультацій стосовно стандартів з безпеки польотів, які стосуються екіпажу, повітряних суден або їхньої експлуатації, прийнятих іншою Стороною. Проведення таких консультацій розпочнеться протягом тридцяти (30) днів з дати отримання такого запиту.
2. Якщо за результатами таких консультацій одна Сторона виявляє, що інша Сторона не дотримується та належним чином не застосовує стандартів з безпеки польотів, які щонайменше відповідають мінімальним стандартам, установленим на той час згідно з Конвенцією, перша Сторона повідомляє іншій Стороні про виявлені недоліки, а також про заходи, яких необхідно вжити для приведення у відповідність до цих мінімальних стандартів, а інша Сторона повинна усунути виявлені недоліки. Якщо інша Сторона не може усунути недоліки протягом п'ятнадцяти (15) днів або протягом тривалішого погодженого періоду, це буде підставою для застосування статті 4 цієї Угоди.
3. Сторони домовилися, що відповідно до статті 16 Конвенції повітряні судна, які експлуатуються призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами однієї Сторони для здійснення перевезень на територію держави іншої Сторони або з неї, можуть під час перебування на території держави іншої Сторони підлягати проведенню уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Сторони огляду (у цій статті – інспекція на пероні) за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в перевезеннях. Визнаючи дійсність документації на повітряне судно, свідоцтв членів екіпажу згідно зі статтею 33 Конвенції, під час проведення інспекції на пероні можуть бути перевірені зазначені документи й свідоцтва, стан повітряного судна та його обладнання на відповідність стандартам, установленим на той час згідно з Конвенцією.
4. Якщо під час проведення інспекції на пероні або серії інспекцій на пероні виникають серйозні підстави вважати, що:
   a) повітряне судно або його експлуатація не відповідає мінімальним стандартам, установленим на той час згідно з Конвенцією, або
   b) відсутні ефективне впровадження та дотримання стандартів з безпеки польотів, установлених на той час згідно з Конвенцією, Сторона, яка проводить інспекцію на пероні, може дійти висновку, що вимоги, згідно з якими посвідчення чи свідоцтва стосовно повітряного судна чи стосовно екіпажу були видані або визнані дійсними, або вимоги, згідно з якими повітряне судно експлуатується, не відповідають мінімальним стандартам, установленим згідно з Конвенцією, або не є вищими за ці стандарти.

5. Кожна Сторона залишає за собою право негайно призупинити дію дозволів на виконання польотів призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони або змінити їхні умови, якщо за результатами проведення інспекції на пероні, серії інспекцій на пероні, консультацій або в інших випадках вирішить, що такі дії є необхідними для забезпечення безпеки польотів.

6. Будь-які дії однієї Сторони стосовно призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Сторони згідно з пунктом 2 або 5 цієї статті припиняються, як тільки підставу для вжиття заходів усунуто.

7. Якщо з урахуванням пункту 2 цієї статті встановлено, що одна Сторона продовжує не дотримуватися стандартів ІКАО після закінчення погодженого періоду, Генеральний секретар ІКАО повинен бути поінформований про це. Він також повинен бути поінформований про заходи, ужиті першою Стороною для дотримання стандартів ІКАО.

Стаття 8
Авіаційна безпека

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями за міжнародним правом Сторони знову підтверджують, що зобов'язання стосовно захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди. Без обмеження загального застосування своїх прав та зобов'язань за міжнародним правом Сторони діють відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в м. Токіо 14 вересня 1963 р., Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в м. Гаага 16 грудня 1970 р., Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в м. Монреаль 23 вересня 1971 р., Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, що спрямовані проти безпеки цивільної авіації, підписаного в м. Монреаль 24 лютого 1988 р., Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, прийнятої в м. Монреаль 1 березня 1991 р., а також до положень будь-якого іншого міжнародного договору про безпеку цивільної авіації, якого дотримуються обидві Сторони.

2. На вимогу Сторони надають одна одній усю необхідну допомогу для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, пасажирів та екіпажів, аеропортів й аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

3. Сторони у взаємовідносинах між собою діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, установлених ІКАО та визначених як додатки до Конвенції настільки, наскільки такі положення з безпеки застосовуються до Сторін; вони вимагають, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих на території їхніх держав, експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються або мають основне місце діяльності на території їхніх держав, та експлуатанти аеропортів, розташованих на території їхніх держав, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Сторона погоджується, що до таких експлуатантів повітряних суден висувається вимога дотримуватися зазначених у пункті 3 цієї статті положень з авіаційної безпеки, які вимагаються іншою Стороною стосовно прибуття на її територію, відправлення з неї або перебування в її межах. Кожна Сторона забезпечує вжиття на території своєї держави необхідних заходів для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, ручної поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів до й під час прийому на борт або завантаження. Кожна Сторона доброзичливо розглядає будь-яке прохання іншої Сторони стосовно вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на загрозу. У такому разі ці заходи повинні докладно обговорюватися, а їхня

вартість повинна братися до уваги й бути порівну розподіленою обома Сторонами.

5. У разі дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Сторони надають одна одній допомогу шляхом налагодження взаємодії та вжиття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

6. Якщо Сторона має серйозні підстави вважати, що інша Сторона не дотримується положень цієї статті, перша Сторона може надіслати запит про проведення консультацій. Проведення таких консультацій розпочнеться протягом п'ятнадцяти (15) днів з моменту одержання іншою Стороною такого запиту. Якщо протягом п'ятнадцяти (15) днів з дня початку консультацій згоди не досягнуто, це є підставою для застосування положень статті 4 цієї Угоди.

Стаття 9

Звільнення від мит і податків

1. Кожна Сторона на основі взаємності в максимально можливому обсязі відповідно до чинного національного законодавства своєї держави звільняє призначене авіапідприємство іншої Сторони від обмежень на імпорт, мит, зборів за огляд та інших подібних державних податків і зборів на повітряні судна, паливо, мастильні матеріали, витратні технічні запаси, запасні частини, у тому числі двигуни, комплектне бортове обладнання, бортові запаси, у тому числі напої, тютюнові вироби та іншу продукцію, призначену для продажу в обмеженій кількості пасажирам під час польоту, а також інші предмети, які призначені для використання або які використовуються виключно у зв'язку з експлуатацією чи обслуговуванням повітряних суден призначеного авіапідприємства такої іншої Сторони, що експлуатує договірні лінії, а також бланки квитків, авіавантажні накладні, будь-які друковані матеріали із зображенням на них товарного знака компанії та звичайні рекламні матеріали, які розповсюджуються призначеним авіапідприємством безоплатно.

2. Звільнення, надані цією статтею, застосовуються до зазначених у пункті 1 цієї статті предметів, які:

a) увозяться на територію держави однієї Сторони призначеним авіапідприємством іншої Сторони або від його імені;

b) знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Сторони після прибуття на територію держави іншої Сторони або після відправлення із цієї території;

c) приймаються на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства однієї Сторони на території держави іншої Сторони та призначені для використання під час експлуатації договірних ліній, незалежно від того, чи використовуються або споживаються такі предмети цілком або частково на території держави Сторони, яка надає звільнення, за умови, що такі предмети не відчужуються та (або) не продаються на території держави зазначеної Сторони.

3. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства кожної Сторони, можуть бути вивантажені на території держави іншої Сторони тільки за згодою митних органів держави цієї Сторони. У такому разі вони можуть бути розміщені під наглядом зазначених органів доти, доки не будуть вивезені у зворотному напрямку або використані іншим чином згідно з митними правилами.

4. Пасажири, багаж і вантаж, які прямують транзитом через територію держави кожної Сторони та не залишають відведеної для такої мети зони аеропорту, підлягають лише спрощеному контролеві, якщо тільки заходами з безпеки для запобігання насильству,

повітряному піратству або контрабанді наркотичних речовин не передбачено іншого. Багаж і вантаж прямого транзиту звільняються від мит й інших подібних податків.

5. Звільнення, передбачене цією статтею, також надається у випадках, якщо призначене авіапідприємство однієї Сторони досягло домовленостей з іншим авіапідприємством або авіапідприємствами стосовно надання в тимчасове користування або передачі на території держави іншої Сторони комплектного бортового обладнання та інших предметів, зазначених у пункті 1 цієї статті, за умови, що іншому авіапідприємству або авіапідприємствам також надаються такі звільнення іншою Стороною.

Стаття 10
Експлуатація договірних ліній

1. Призначеним авіапідприємствам Сторін надаються справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній за встановленими маршрутами.

2. Під час експлуатації договірних ліній призначені авіапідприємства кожної Сторони беруть до уваги інтереси призначеного авіапідприємства іншої Сторони для унеможливлення завдання шкоди перевезенням, які здійснюються ним за цими маршрутами або на їхній частині.

3. Експлуатація договірних ліній призначеними авіапідприємствами Сторін здійснюється таким чином, щоб задовольнити потреби громадськості в перевезеннях за встановленими маршрутами, а першочерговою їхньою метою є надання такої ємності, яка при обґрунтованому коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідала б існуючим та обґрунтовано очікуваним потребам у перевезенні пасажирів і вантажу, у тому числі пошти, які відправляються чи прибувають на територію держави Сторони, яка призначила авіапідприємство. Забезпечення перевезень пасажирів і вантажу, у тому числі пошти, що прийняті на борт або вивантажені в пунктах на встановлених маршрутах, інших, ніж ті, які знаходяться на території держави Сторони, що призначила авіапідприємство, відбувається відповідно до загальних принципів того, що ємність стосується:

a) потреб у перевезеннях на територію держави Сторони, яка призначила авіапідприємство, та з неї;
b) потреб у перевезеннях у регіоні, через який проходять договірні лінії, з урахуванням місцевих та регіональних повітряних перевезень;
c) необхідності в транзитних перевезеннях.

4. Авіаційні власті обох Сторін час від часу спільно визначають ємність, що надаватиметься за встановленими маршрутами.

Стаття 11
Тарифи

1. Тарифи на перевезення на договірних лініях установлюються призначеними авіапідприємствами на відповідному рівні з урахуванням усіх відповідних факторів, у тому числі інтересів користувачів, експлуатаційних витрат, помірного прибутку, особливостей перевезень.

2. Тарифи, які застосовуються призначеними авіапідприємствами на встановлених маршрутах, підлягають затвердженню авіаційними властями Сторони, на території держави якої розпочинаються перевезення.

3. Призначені авіапідприємства подають тарифи для затвердження авіаційним властям не менше, ніж за тридцять (30) днів до можливої дати їхнього введення в дію.

4. Якщо авіаційні власті однієї Сторони вважають неприйнятним поданий на затвердження тариф, вони інформують про це призначене авіапідприємство протягом тридцяти (30) днів з дати подання такого тарифу на затвердження. У цьому разі такий тариф не застосовується. Тариф, який застосовувався до цього часу та який повинен був

бути замінений новим, продовжує застосовуватися.

5. Якщо авіаційні власті однієї Сторони вважають, що будь-який тариф, який затверджений авіаційними властями іншої Сторони та який використовується її призначеними авіапідприємствами, не відповідає положенням пункту 1 цієї статті, авіаційні власті цієї Сторони можуть надіслати запит про проведення консультацій з авіаційними властями іншої Сторони відповідно до статті 16 цієї Угоди.

6. Тарифи, установлені призначеним авіапідприємством однієї Сторони на перевезення на договірних лініях між територією держави іншої Сторони й територією третьої держави, що передбачені цією Угодою, підлягають затвердженню авіаційними властями цієї іншої Сторони.

Стаття 12

Розклади руху

1. Призначене авіапідприємство однієї Сторони подає на затвердження авіаційним властям іншої Сторони розклади руху на договірних лініях не менше, ніж за сорок п'ять (45) днів до запропонованої дати початку здійснення перевезень. В особливих випадках цей строк може бути скорочено за згодою зазначених властей.

2. Будь-які дальші зміни до затвердженого розкладу призначеного авіапідприємства будь-якої Сторони подаються авіаційним властям іншої Сторони для затвердження.

3. Якщо призначене авіапідприємство однієї Сторони бажає виконувати на договірних лініях додаткові рейси, які не передбачені затвердженим розкладом руху, це авіапідприємство повинно надіслати запит авіаційним властям іншої Сторони для одержання попереднього дозволу. Такі запити звичайно подаються не менше, ніж за п'ятнадцять (15) днів до початку виконання цих рейсів.

Стаття 13

Комерційна діяльність

1. Призначені авіапідприємства однієї Сторони відповідно до чинного законодавства держави іншої Сторони стосовно прибуття, перебування та працевлаштування можуть відкривати й утримувати на території держави іншої Сторони представництва з адміністративним, торговим, технічним, експлуатаційним персоналом та іншими фахівцями, необхідними для експлуатації договірних ліній.

2. За вибором призначеного авіапідприємства однієї Сторони необхідність в персоналі задовольняється за рахунок свого персоналу або шляхом користування послугами будь-якої іншої організації, компанії або авіапідприємства, яке діє на території держави іншої Сторони та є вповноваженим надавати такі послуги іншим авіапідприємствам.

3. На основі взаємності та з якнайменшою затримкою кожна Сторона надає необхідний дозвіл на працевлаштування, тимчасову візу або інші подібні документи представникам і персоналові, зазначеному в пункті 1 цієї статті. Обидві Сторони спрощують умови надання дозволу на працевлаштування персоналу, який виконує певні тимчасові обов'язки протягом періоду, що не перевищує дев'яноста (90) днів.

4. Кожна Сторона надає призначеним авіапідприємствам іншої Сторони право здійснювати продаж повітряних перевезень на території своєї держави безпосередньо та через агентів. Кожне авіапідприємство має право продавати такі перевезення в національній валюті держави відповідної Сторони.

5. Здійснюючи або пропонуючи перевезення за встановленими маршрутами, будь-яке призначене авіапідприємство однієї Сторони може укладати з авіапідприємствами

іншої Сторони спільні маркетингові домовленості, а саме: домовленості про надання блоку крісел або про спільне використання кодів.

6. Кожне авіапідприємство, яке уклало домовленості про спільне використання кодів, відповідно до цього пункту повинно під час продажу квитка інформувати покупця в пункті продажу про авіапідприємство, яке фактично здійснюватиме перевезення на кожному із секторів і з яким авіапідприємством або авіапідприємствами покупець матиме договірні відносини.

Стаття 14
Конвертація та переказ доходів

1. Кожна Сторона надає будь-якому призначеному авіапідприємству іншої Сторони право конвертувати й переказувати на територію своєї держави доходи, отримані цим авіапідприємством на території держави іншої Сторони від реалізації послуг з перевезень пасажирів, вантажу та пошти на договірних лініях, сума яких перевищує видатки.

2. Конвертація та переказ таких доходів здійснюються відповідно до чинного законодавства у сфері валютного регулювання держави Сторони, на території якої ці доходи були отримані, за курсом обміну, установленим на момент подання доходів на конвертацію та переказ, а також за конвертацію та переказ таких доходів не стягуються будь-яких адміністративних зборів або зборів за обмін, за винятком тих, які звичайно стягуються банками під час здійснення конвертації або переказу коштів.

3. Правила, установлені вище, не розглядаються як такі, що звільняють призначені авіапідприємства обох Сторін від сплати податків і зборів, сплаті яких вони підлягають.

4. У разі укладення Сторонами спеціальної угоди для уникнення подвійного оподаткування або угоди, яка регулює переказ коштів між Сторонами, така угода матиме переважну силу.

Стаття 15
Збори з користувачів

1. Жодна зі Сторін не стягує або не дозволяє стягувати з призначених авіапідприємств іншої Сторони збори з користувачів, розмір яких перевищує розмір зборів, що стягуються з її авіапідприємств під час виконання подібних міжнародних повітряних сполучень.

2. Кожна Сторона сприяє проведенню консультацій стосовно зборів з користувачів між компетентними органами її держави, які стягують збори, та авіапідприємствами, якщо це можливо, через представництва цих авіапідприємств, які користуються послугами та обладнанням, що надається такими органами. Повідомлення з обґрунтуванням будь-яких пропозицій стосовно зміни зборів з користувачів надсилається таким користувачам для уможливлення їх висловити своє ставлення до введення в дію таких змін. Кожна Сторона далі сприяє обмінові відповідною інформацією стосовно зборів з користувачів між компетентними органами, які стягують збори, та користувачами.

Стаття 16
Консультації

Будь-коли кожна Сторона може надіслати іншій Стороні запит про проведення консультацій стосовно дотримання, тлумачення, застосування цієї Угоди або внесення поправок до неї. Проведення таких консультації, які можуть проводитися між авіаційними властями, розпочинається протягом шістдесяти (60) днів з дати одержання

іншою Стороною письмового запиту, якщо Сторони не домовляться про інше.

Стаття 17
Поправки

1. Якщо будь-яка зі Сторін вважає за доцільне внести поправки до будь-якого положення цієї Угоди, вона може будь-коли надіслати запит про проведення консультацій з іншою Стороною. Проведення таких консультацій розпочнеться не пізніше шістдесяти (60) днів з дати одержання запиту, якщо не передбачено іншого.
2. Будь-які поправки до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Сторін та оформлюються відповідними протоколами, які становлять її невід'ємну частину та набирають чинності відповідно до пункту 1 статті 20 цієї Угоди.
3. Поправки до додатка цієї Угоди погоджуються авіаційними властями Сторін і набирають чинності відповідно до пункту 1 статті 20 цієї Угоди.

Стаття 18
Відповідність до багатостороннього договору

Якщо будь-який міжнародний багатосторонній договір у сфері повітряних перевезень набирає чинності для обох Сторін, то вважається, що до цієї Угоди внесено поправки відповідно.

Стаття 19
Вирішення спорів

1. Будь-який спір стосовно тлумачення або застосування цієї Угоди вирішується шляхом проведення переговорів між авіаційними властями Сторін.
2. Якщо авіаційні власті не можуть досягти згоди, спір вирішується Сторонами через дипломатичні канали.

Стаття 20
Набрання чинності та припинення дії

1. Ця Угода укладається на невизначений строк і набирає чинності з дати одержання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення Сторін про виконання ними внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання цією Угодою чинності.
2. Кожна Сторона може будь-коли після набрання чинності Угодою надіслати іншій Стороні через дипломатичні канали повідомлення про своє рішення припинити дію цієї Угоди; таке повідомлення одночасно надсилається до ІКАО. Ця Угода втрачає чинність через один (1) рік з дати одержання повідомлення іншою Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано до закінчення цього строку. У разі відсутності підтвердження про одержання повідомлення іншою Стороною, воно вважається одержаним через чотирнадцять (14) днів після його одержання ІКАО.

Стаття 21
Реєстрація в ІКАО

Ця Угода та будь-які поправки до неї реєструються ІКАО.

На посвідчення чого ті, що підписалися нижче, належним чином уповноважені своїми Урядами, підписали цю Угоду.

Учинено в м. Київ 2 грудня 2009 року у двох примірниках, кожний португальською, українською та англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей у тлумаченні положень цієї Угоди перевага віддається тексту англійською мовою.

За Уряд
Федеративної Республіки
Бразилія

За Кабінет Міністрів
України

Д О Д А Т О К
до Угоди між Урядом Федеративної Республіки Бразилія та Кабінетом Міністрів України про повітряне сполучення

Розділ 1. Таблиця маршрутів

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Бразилії:

Пункти відправлення	**Проміжні пункти**	**Пункти в Україні**	**Пункти за межами**
Пункти в Бразилії	Два пункти, що будуть визначені пізніше	Київ та 1 (один) пункт за вибором	Два пункти, що будуть визначені пізніше

Примітка: Пасажири, багаж, вантаж і пошта не можуть бути прийняті на борт повітряного судна в проміжному пункті для їхньої висадки чи вивантаження на території України або не можуть бути прийняті на борт повітряного судна на території України для їхньої висадки чи вивантаження в пункті за межами та в зворотному напрямку, за винятком ситуацій, коли час від часу це може бути визначено авіаційними властями Сторін.

Маршрути, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами України:

Пункти відправлення	**Проміжні пункти**	**Пункти в Бразилії**	**Пункти за межами**
Пункти в Україні	Два пункти, що будуть визначені пізніше	Ріо-де-Жанейро Сан-Паулу	Два пункти, що будуть визначені пізніше

Примітка: Пасажири, багаж, вантаж і пошта не можуть бути прийняті на борт повітряного судна в проміжному пункті для їхньої висадки чи вивантаження на території Бразилії або не можуть бути прийняті на борт повітряного судна на території Бразилії для їхньої висадки чи вивантаження в пункті за межами та в зворотному напрямку, за винятком ситуацій, коли час від часу це може бути визначено авіаційними властями Сторін.

Розділ 2. Експлуатаційні умови

1. Пункти, які обслуговуватимуться на встановлених маршрутах, повинні бути спільно визначені авіаційними властями Сторін.

2. Призначені авіапідприємства Бразилії на будь-якому або на всіх рейсах можуть не здійснювати зупинок в будь-якому пункті або пунктах на зазначених вище маршрутах і можуть обслуговувати їх у будь-якому порядку за умови, що перевезення за цими маршрутами починаються або закінчуються в пунктах на території Бразилії.

3. Призначені авіапідприємства України на будь-якому або на всіх рейсах можуть не здійснювати зупинок в будь-якому пункті або пунктах на зазначених вище маршрутах і можуть обслуговувати їх у будь-якому порядку за умови, що перевезення за цими маршрутами починаються або закінчуються в пунктах на території України.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Cabinet of Ministries of Ukraine
(hereinafter referred to as the "Parties"),

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation; and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between the Federative Republic of Brazil and Ukraine and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done 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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Civil Aviation Authority, represented by the National Civil Aviation Agency – ANAC, and in the case of Ukraine, the Ministry of Transport and Communications; or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities;

c) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex thereto, forming its integral part, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

d) the term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

e) the terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the term "capacity":

i) in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or a section of a route;

ii) in relation to a specified route means capacity of an aircraft used on such route multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on this route or section of the route;

g) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

h) the term "specified route" means any route specified in the Annex to this Agreement;

i) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage 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;

j) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

k) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services;

l) the term "standard" means any specification for physical characteristics, configuration, material, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation to which the Parties will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the International Civil Aviation Organization (ICAO) is compulsory under Article 38 of the Convention;

m) the term "effective regulatory control" means that an airline holds a valid operating license issued by the aeronautical authorities, and meets the criteria for the operation of international air services established by such authorities, such as proof of financial fitness, ability to meet, where relevant, public interest requirement, obligations for assurance of service, and the aeronautical authorities have and maintain aviation safety and security oversight programmes in compliance with standards of the ICAO at least;

n) the term "operating license" means an authorization granted by the aeronautical authorities, permitting an airline to carry out carriage by air of passengers, mail and/or cargo, as stated in the operating license, for remuneration and/or hire;

o) the term "air operator's certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities which affirm that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on a specified route. While operating an agreed service on a specified route the designated airline of each Party shall enjoy:

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

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

c) the right to make stops in the territory of the State of the other Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the State of the other Party;

d) the right to make stops in the territory of third States at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the State of the other Party, subjected to the provisions contained in the Annex to this Agreement.

2. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 a) and b) of this Article.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer to the designated airlines of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the State of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the State of that Party.

Article 3
Designation and Operating Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations. These designations may be effected by written notifications through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, the other Party shall grant the appropriate authorizations, provided that:

a) the designated airline is established and incorporated in the territory of the State of the Party designating the airline in accordance with the legislation in force of the State of this Party;

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

c) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Party designating the airline and/or by legal entities and/or nationals of the State of the Party.

3. The aeronautical authorities of one Party may require an airline designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the legislation in force of the State of this Party applied to the operation of international air services by such authorities.

4. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

5. Either Party, subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, shall have the right to replace the airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4
Revocation or Suspension of Operating Authorization

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

a) in the event that it is not satisfied that the designated airline has been established and incorporated in the territory of the State of the designating Party;

b) in the event that it is not satisfied that the Party designating the airline exercises or maintains effective regulatory control of the airline;

c) in the event that it is not satisfied that the designated airline is owned, directly or through majority ownership, or is effectively controlled by the Party designating the airline and/or by legal entities and/or nationals of the State of the Party;

d) in the event that the Party designating the airline does not comply with the provisions of Article 7 and Article 8 of this Agreement; or

e) in the event that the designated airline otherwise fails to operate air services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1d) or 1e) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the other Party.

Article 5
Application of Laws and Regulations

1. The legislation in force of the State of one Party relating to the admission to, or departure from the territory of its State of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the territory of its State shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Party, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the territory of the State of the first Party.

2. The legislation in force of the State of one Party relating to the admission to, or departure from the territory of its State of passengers, crew, cargo, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo upon entry into, departure from or while within the territory of the State of the first Party.

3. In the application to the designated airline or airlines of the other Party of the legislation referred to in this Article, a Party shall not grant more favorable treatment to its designated airline or airlines.

Article 6
Recognition of Certificates and Licenses

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

Article 7
Safety

1. Each Party may request consultations with the other Party at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of receipt of the request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. In accordance with the Article 16 of the Convention, the Parties agreed that the aircraft operated by the designated airline or airlines of one Party on service to or from the territory of the State of another Party, may, while within the territory of the State of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the aeronautical authorities of the other Party (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not cause unreasonable delay in the transportation. Recognizing the validity of the aircraft documentation, the crew licenses pursuant to Article 33 of the Convention, the mentioned documents and licenses, the condition of an aircraft and its equipment may be subject to verifying of their conformity to the standards established at that time pursuant to the Convention, while the search.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. Each Party reserves the right to suspend or alter the operating authorizations of the designated airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

6. Any action by one Party in relation to the designated airline or airlines of the other Party in accordance with paragraph 2 or 5 of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the ICAO standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the measures taken by the first Party to comply with the ICAO standards.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, for Brazil with reservation to paragraph 2 of article XI, as well as with any other international agreement relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention 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 with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from or while within the territory of the State of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within the territory of its State 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. In such case, these measures should be discussed in detail and its cost shall be taken into consideration and shall be equally shared by both Parties.

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 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 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 implementation of the provisions of Article 4 of this Agreement.

Article 9
Exemption of Customs Duties and Taxes

1. Each Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Party to the fullest extent possible under national legislation in force of its State from import restrictions, customs duties, inspection fees and other similar national duties and charges on aircraft fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

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

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

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the State of the other 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 State of the Party granting the exemption, provided such items are not alienated and/or sold in the territory of the State of the said Party.

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

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

5. The exemption provided by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the State of the other Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.

Article 10
Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Party, so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the territory of the State of the Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the territory of the State of the Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the State of the Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the region through which the agreed services pass taking account of local and regional air services;

c) the requirements of through airline operation.

4. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of both Parties.

Article 11
Tariffs

1. The tariffs for carriage on the agreed services shall be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services.

2. The tariffs to be charged by the designated airlines on the specified routes shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Party in the territory of which State the journey originates.

3. The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval at least thirty (30) days prior to the envisaged date of their introduction.

4. If the aeronautical authorities of either Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the designated airline concerned within thirty (30) days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

5. If the aeronautical authorities of either Party consider that any tariff approved by the aeronautical authorities of the other Party and used by its designated airlines does not correspond to the provisions of paragraph 1 of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request consultations with the aeronautical authorities of the other Party in accordance with Article 16 of this Agreement.

6. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the State of the other Party and the territory of a third State on the agreed services covered by this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the other Party.

Article 12
Schedules

1. The designated airline of either Party shall submit schedules of the agreed services for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

2. Any further amendments concerning the approved schedule of any designated airline of either Party shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Party for approval.

3. For supplementary flights which the designated airline of one 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 Party. Such requests shall usually be submitted at least fifteen (15) days prior to the operations of such flights.

Article 13
Commercial Activities

1. The designated airlines of one Party may, in accordance with the legislation in force of the State of the other Party relating to entry, residence and employment, bring into and maintain in the territory of the State of other Party representation with managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the State of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

3. Each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum delay, grant the necessary employment authorization, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article. Both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorization for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

4. Each Party shall grant to the designated airlines of the other Party the right to engage in the sale of air transportation in the territory of its State directly and through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation in national currency of the State of the respective Party.

5. In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing arrangements with the airlines of either Party.

6. Each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph shall, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

Article 14
Conversion and Remittance of Revenues

1. Each Party grants to any designated airline of the other Party the right to convert and transfer to its State the excess of receipts over expenditure achieved in the territory of the State of the other Party in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be effected in accordance with the currency legislation in force of the State of the Party in which territory the revenues have been obtained, at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. The rules established above shall not be understood as releasing the designated airlines of both Parties from taxes and charges to which they are subject.

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

Article 15
User Charges

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

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between the competent charging authorities of its State and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airline's 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 Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 16
Consultations

Either Party may at any time request consultations with the other Party on the compliance with, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be held between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

Article 17
Amendments

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may at any time request consultation with the other Party. Such consultation shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed.

2. Any amendments to this Agreement shall be made by the mutual agreement of the Parties, in writing, through the relevant protocol, which constitutes an integral part of this Agreement and enters into force pursuant to paragraph 1 of Article 20 of this Agreement.

3. Amendments to the Annex of this Agreement shall be agreed directly by the aeronautical authorities of the Parties and shall enter into force pursuant to paragraph 1 of Article 20 of this Agreement .

Article 18
Conformity with Multilateral Agreement

If an international multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended accordingly.

Article 19
Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement shall be settled by negotiations between the aeronautical authorities of the Parties.

2. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by the Parties through diplomatic channels.

Article 20
Termination and Entry into Force

1. This Agreement shall be valid for an indefinite period and enter into force on the date of receipt through diplomatic channels of the last written notification by the Parties of the completion of their internal legal procedures necessary for entry into force of this Agreement.

2. Either Party may at any time notify the other through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the ICAO. This Agreement shall be terminated in one (1) year after the date of the receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of the receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the ICAO.

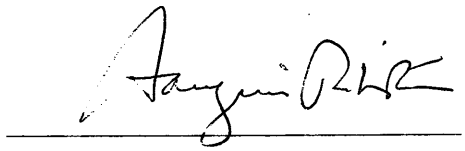
Article 21
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the ICAO.

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

Done at Kiev, this December 2nd 2009, in duplicate, in the Portuguese, Ukrainian and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL



FOR THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE



ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE

Section 1.
Routes Schedule

Routes to be operated by the designated airlines of Brazil:

Points of departure	Intermediate points	Points in Ukraine	Points beyond
Points in Brazil	Two points to be specified later	Kiev and 1 (one) point to be selected	Two points to be specified later

NOTE: No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Ukraine nor picked up in the territory of Ukraine to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Parties.

Routes to be operated by the designated airlines of Ukraine:

Points of departure	Intermediate points	Points in Brazil	Points beyond
Points in Ukraine	Two points to be specified later	Rio de Janeiro São Paulo	Two points to be specified later

NOTE: No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Brazil nor picked up in the territory of Brazil to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Parties.

Section 2 .
Operation Conditions

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Parties.

2. The designated airlines of Brazil may on any or all flights omit stops at any point or points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the services on these routes begin or end at points in Brazil.

3. The designated airlines of Ukraine may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the services on these routes begin or end at points in Ukraine.