SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA LIBANESA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Libanesa
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo sobre serviços aéreos,

Acordaram no seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para os fins deste Acordo, salvo se o contexto determinar diferentemente:

a) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da República Libanesa, o Diretor-Geral da Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) o termo "este Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

c) o termo "serviços convencionados" significa os serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação;

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

e) o termo "a Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado conforme o artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção conforme os seus artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos ou emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

f) o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada conforme o Artigo 3 deste Acordo;

g) o termo "rota especificada" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

h) o termo "tarifa" possui um ou mais de um dos seguintes significados:

i) a tarifa cobrada por qualquer empresa aérea para o transporte de passageiros e de sua bagagem nos serviços aéreos e as taxas e condições aplicáveis aos serviços conexos a tal transporte;

ii) o frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto correio) nos serviços aéreos;

iii) as condições que regem a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa ou frete, inclusive quaisquer vantagens que lhe estejam vinculadas;

iv) o valor da comissão paga por uma empresa aérea a um agente, relativa aos bilhetes vendidos ou aos conhecimentos aéreos preenchidos por esse agente para o transporte nos serviços aéreos;

i) o termo "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no artigo 2 da Convenção;

j) o termo "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiver operando um serviço convencionado numa rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante gozará:

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

b) do direito de fazer escalas no referido território, para fins não comerciais;

c) do direito de embarcar e desembarcar, no referido território, nos pontos nas rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, destinados ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante;

d) do direito de embarcar e desembarcar, nos territórios de terceiros países, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante, em conformidade com as disposições contidas no Anexo.

2. Nenhuma disposição do parágrafo 1 deste Artigo será considerada como concessão, à empresa aérea designada de uma Parte Contratante, do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio, transportados mediante remuneração ou fretamento e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

3. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nos parágrafos 1, alíneas **"a"** e **"b"**, deste Artigo.

4. Se, devido a um conflito armado, distúrbios ou acontecimentos políticos, ou circunstâncias especiais e incomuns, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante forem incapazes de operar um serviço nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante empregará seus melhores esforços para facilitar a continuidade das operações de tal serviço através de remanejamento apropriado e temporário de tais rotas, como for decidido pelas Partes Contratantes de comum acordo.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por meio de notificação escrita dirigida pelos canais diplomáticos à outra Parte Contratante, uma empresa aérea ou empresas aéreas para operarem os serviços convencionados.

2. Ao receber tal notificação de designação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante, em conformidade com suas leis e regulamentos, concederão, sem demora, à empresa aérea ou às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante as autorizações necessárias à operação.

3. Cada Parte Contratante terá o direito de se recusar a conceder as autorizações mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo, ou de conceder aquelas autorizações sob condições consideradas necessárias para o exercício, pela empresa aérea designada, dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo, caso não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea ou das empresas aéreas pertençam à Parte Contratante que a(s) designou, ou a seus nacionais, ou a ambos.

4. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que uma empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante demonstre(m) que está(ão) habilitada(s) para atender às condições determinadas segundo as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.

5. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada, poderá iniciar a operação dos serviços convencionados, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

6. Cada Parte Contratante terá o direito de, por meio de notificação escrita encaminhada pelos canais diplomáticos, cancelar a designação de uma empresa aérea e de designar outra.

ARTIGO 4
Revogação ou Suspensão de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de revogar ou suspender autorizações para o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo por uma empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante, ou de impor condições, temporária ou definitivamente, que considerem necessárias para o exercício desses direitos:

a) caso tal empresa aérea ou empresas aéreas deixe(m) de cumprir as leis e regulamentos daquela Parte Contratante;

b) caso aquelas autoridades não estejam convencidas de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea ou das empresas aéreas pertençam à Parte Contratante que a(s) designou, ou a seus nacionais, ou a ambos, e

c) caso a empresa aérea ou as empresas aéreas deixe(m) de operar conforme as condições estabelecidas neste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação ou suspensão das autorizações mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo ou a imposição de condições seja essencial para prevenir violações posteriores a leis ou regulamentos, tal direito será exercido somente após consulta à outra Parte Contratante.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves empregadas nos serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicadas às aeronaves da empresa aérea ou das empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante sem distinção quanto à nacionalidade e serão cumpridas por tais aeronaves na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de passageiros, tripulações, carga ou correio de aeronaves, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulações, carga ou correio da empresa aérea ou das empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos mencionados neste artigo à empresa aérea ou às empresas aéreas designada(s) da outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não dará tratamento mais favorável à(s) sua(s) própria(s) empresa(s) aérea(s).

ARTIGO 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou validados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços convencionados nas rotas especificadas desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de se recusar a reconhecer, para sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por outros Estados.

ARTIGO 7
Segurança

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade de seus direitos e obrigações segundo o direito internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, em conformidade com as disposições da Convenção Relativa às infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, ou qualquer outra convenção sobre segurança da aviação de que ambas as Partes Contratantes venham a ser membros.

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

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; estas exigirão que os operadores de aeronaves que tenham sido por elas registradas ou os operadores de aeronaves que tenham a sede principal de seus negócios ou residência permanente em seus territórios e os operadores de aeroportos em seus territórios ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em que tais operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante examinará, também, com benevolência, qualquer solicitação da outra Parte Contratante para a adoção de medidas especiais razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

ARTIGO 8
Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, inclusive motores, e provisões (inclusive, dentre outros, itens como alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo de tais aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, de todos os direitos aduaneiros, impostos e encargos semelhantes que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada, desde que tal equipamento e demais suprimentos permaneçam a bordo da aeronave.

2. O equipamento normal, as peças sobressalentes, os suprimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo, os bilhetes impressos, os conhecimentos aéreos, os materiais impressos que tenham a insígnia de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes e o material usual de publicidade, distribuído gratuitamente por essa empresa aérea designada e introduzido na área da outra Parte Contratante por ou em nome dessa empresa aérea ou embarcado nas aeronaves operadas por essa empresa aérea designada e destinados unicamente ao uso a bordo de tais aeronaves na operação dos serviços internacionais, serão isentos pela outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, de direitos aduaneiros, impostos e encargos semelhantes que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada, mesmo que esses suprimentos se destinem a ser usados em qualquer parte do percurso sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Poderá ser exigido que os artigos mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob supervisão ou controle das autoridades competentes.

4. O equipamento normal de bordo, as peças sobressalentes, os suprimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes somente poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias dessa Parte Contratante, as quais poderão exigir que esses materiais sejam colocados sob a sua supervisão até serem reexportados ou se lhes dê outro destino, em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

5. As isenções estabelecidas neste Artigo serão também aplicáveis quando uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes concluir entendimentos com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência, na área da outra Parte Contratante, dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, desde que a outra empresa aérea ou as outras empresas aéreas goze(m) das mesmas isenções concedidas pela outra Parte Contratante.

6. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito direto através da área de qualquer das Partes Contratantes, e que não saiam da área do aeroporto reservada para tal propósito, estarão sujeitos a nada mais que um controle muito simplificado, a menos que medidas de segurança contra a violência, a pirataria aérea e o tráfico de estupefacientes exijam o contrário. A bagagem e a carga em trânsito direto serão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos similares.

ARTIGO 9
Operação dos Serviços Convencionados

1. Haverá oportunidade justa e igual para que as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes operem os serviços convencionados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços convencionados, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante levará em conta os interesses da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por esta última no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços convencionados proporcionados pelas empresas aéreas designadas das Partes Contratantes manterão estreita relação com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objetivo principal o fornecimento, com um coeficiente de utilização razoável, de capacidade adequada para atender às necessidades atuais e às razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, inclusive correio, originários de ou destinados ao território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, inclusive correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não sejam no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, será feito em conformidade com os princípios gerais de que a capacidade estará relacionada com:

a) as necessidades de tráfego de e para o território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;

b) as necessidades de tráfego da região através da qual passam os serviços convencionados, levando-se em conta os serviços aéreos locais e regionais; e

c) os requisitos de uma operação econômica dos serviços aéreos.

4. A capacidade a ser fornecida nas rotas especificadas será a que for determinada, de tempos em tempos, pelas Partes Contratantes, em conjunto.

ARTIGO 10
Tarifas

1. As tarifas para o transporte nos serviços convencionados entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se na devida consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável, as características dos serviços e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas que operem total ou parcialmente na mesma rota.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes esforçar-se-ão para assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas convencionadas por ambas as autoridades aeronáuticas; e

b) nenhuma empresa aérea conceda abatimentos sobre tais tarifas, por meio algum.

ARTIGO 11
Atividades Comerciais

1. A empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes poderá, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte Contratante pessoal dirigente, comercial, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação dos serviços convencionados.

2. Em particular, cada Parte Contratante concederá à empresa aérea designada da outra Parte Contratante o direito de participar diretamente na venda de transporte aéreo em seu território e, a critério da empresa aérea, por intermédio de seus agentes. Cada empresa aérea terá o direito de vender tal transporte e qualquer pessoa será livre para adquiri-lo na moeda daquele país ou, em conformidade com as leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países.

ARTIGO 12
Conversão e Remessa de Receitas

1. A empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes terá o direito de converter e remeter para qualquer país, a pedido, receitas locais excedentes às somas localmente desembolsadas.

2. A conversão e a remessa das referidas receitas serão permitidas sem restrição, à taxa de câmbio aplicável a transações correntes e que esteja em vigor na época em que tais receitas forem apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto os normalmente cobrados pelos bancos para a execução da conversão e da remessa.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo serão convencionadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. Salvo determinação em contrário em aplicação do parágrafo 4 deste Artigo, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas pela justificativa e pelo caráter razoável das tarifas assim convencionadas.

3. As tarifas assim convencionadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data prevista para sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, com a concordância das referidas autoridades. Ao receberem a proposta de tarifas, as autoridades aeronáuticas as examinarão sem demora injustificada. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com ela. As autoridades aeronáuticas poderio comunicar às outras autoridades aeronáuticas o adiamento da data proposta de introdução de uma tarifa.

4. Se uma tarifa não puder ser estabelecida em conformidade com as disposições do parágrafo 2 deste Artigo, ou se, no prazo previsto no parágrafo 3, tiver sido feita uma comunicação de desacordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes esforçar-se-ão para determinar a tarifa de comum acordo. Serão realizadas consultas entre as autoridades aeronáuticas, em conformidade com o Artigo 14 deste Acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito de qualquer tarifa que lhes tenha sido proposta nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, ou sobre a determinação de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 4 deste Artigo, a controvérsia será solucionada em conformidade com as disposições do Artigo 17 deste Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, exceto nas condições previstas no parágrafo 4 do Artigo 17 deste Acordo;

b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas conforme as disposições do presente artigo, permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos deste Artigo ou do Artigo 17 deste Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes vierem a discordar de uma tarifa estabelecida, notificá-lo-ão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante e as empresas aéreas designadas procurarão, quando necessário, chegar a um entendimento. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento de tal notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, aplicar-se-ão os procedimentos indicados nos parágrafos 4 e 5 deste Artigo.

ARTIGO 13
Tarifas Aeronáuticas

1. Uma Parte Contratante não cobrará nem permitirá que sejam cobradas à empresa aérea designada da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante incentivará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizem os serviços e as instalações proporcionados por aquelas autoridades, quando exeqüível por intermédio das organizações representativas daquelas empresas aéreas. Qualquer proposta de alteração nas tarifas aeronáuticas será comunicada aos usuários com razoável antecedência para permitir-lhes expressar os seus pontos de vista antes que as alterações sejam implementadas. Cada Parte Contratante incentivará, ainda, suas autoridades arrecadadoras competentes e os usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 14
Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de tempos em tempos com o objetivo de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo, ou para discutir qualquer problema relacionado com este.

2. Tais consultas terão início dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação, exceto se convencionado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 15
Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo, convencionada pelas Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será convencionada entre as autoridades aeronáuticas, e entrará em vigor quando confirmada por troca de Notas diplomáticas.

ARTIGO 16
Convenção Multilateral

Se uma convenção multilateral geral sobre aviação entrar em vigor para ambas as Partes Contratantes, prevalecerão as disposições dessa convenção. Conforme o Artigo 14 deste Acordo, poderão ser mantidas consultas com vistas a determinar o grau em que este Acordo é afetado pelas disposições da convenção multilateral.

ARTIGO 17
Solução de Controvérsias

1. Qualquer divergência que surja com relação a este Acordo que não seja resolvida por meio de consultas poderá ser submetida, por acordo entre as Partes Contratantes, à decisão de alguma pessoa ou organismo. Se as Partes Contratantes não concordarem com tal procedimento, a controvérsia será, por solicitação de qualquer das Partes Contratantes, submetida à arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo.

2. A arbitragem será levada a efeito por um tribunal de três árbitros, a ser constituído da seguinte maneira:

a) dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Dentro de 60 (sessenta) dias após a nomeação desses dois árbitros, eles designarão, de comum acordo, um terceiro árbitro, que atuará como Presidente do tribunal arbitral.

b) se qualquer das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for designado de acordo com a alínea **"a"** deste parágrafo, qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional a nomeação do árbitro ou dos árbitros necessários, dentro de 30 (trinta) dias. Se o Presidente for nacional de uma das Partes Contratantes, o Vice-Presidente hierarquicamente mais antigo, que não incida no mesmo impedimento, fará a indicação.

3. Exceto quando convencionado em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites de sua competência, em conformidade com este Acordo, e estabelecerá seu próprio procedimento.

4. Cada Parte Contratante deverá, conforme sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

5. As despesas do tribunal arbitral, inclusive os honorários e despesas dos árbitros, serão repartidas igualmente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 18
Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar a outra Parte Contratante, por escrito e através dos canais diplomáticos, de sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de vigorar um ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, tal notificação considerar-se-á recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19
Registro na OACI

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

ARTIGO 20
Entrada em Vigor

Cada Parte Contratante notificará a outra por escrito, através dos canais diplomáticos, da conclusão dos respectivos procedimentos para a entrada em vigor deste Acordo. O Acordo entrará em vigor na data da última das duas notificações. Quando da entrada em vigor, este Acordo revoga o Acordo sobre Transporte Aéreo, assinado no Rio de Janeiro, em 11 de janeiro de 1951.

Feito em Beirute, em 4 de fevereiro de 1997, em dois exemplares originais, nos idiomas português, árabe, e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Luiz Felipe Lampreia

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA LIBANESA
Fares Boueiz

A N E X O
Quadro de Rotas

Rota A

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil:

Pontos no Brasil via Bruxelas, Atenas e Roma ou Madri para Beirute e além para pontos na Ásia.

Rota B

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Líbano:

Pontos no Líbano via Acra, Dacar, Abidjã e Lagos para o Rio de Janeiro e/ou São Paulo e além para pontos na América do Sul.

Notas:

a) as rotas acima podem ser operadas em ambas as direções com direitos de tráfego, entre o Brasil e o Líbano e os pontos intermediários.

b) qualquer empresa aérea designada pode, em qualquer ou em todos os vôos, operar as escalas em qualquer ordem.

c) qualquer empresa aérea designada pode, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas em qualquer dos pontos acima mencionados, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea.

d) as empresas aéreas de cada Parte Contratante podem operar somente dois pontos intermediários a serem escolhidos entre os acima listados.

e) a Delegação libanesa declarou que não haveria objeção à operação pela(s) empresa(s) aérea(s) brasileira(s) designada(s) em pontos na Europa não servidos pelas empresas aéreas libanesas.

اتفـــــــاق خدمات جوية
بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية
وحكومة الجمهوريـة اللبنانية

إن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهورية اللبنانية (المشـار إليهما في ما يلي بالطرفين المتعاقدين) ،

بوصفهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيـع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الاول ١٩٤٤،

رغبة منهما بالمساهمة في ازدهار الطيران المدني الدولي ،

ورغبة منهما في عقد اتفاق خدمات جوية ، قد اتفقتا على ما يلي :

المـــادة الأولـــــى

تعاريـــف

لأغراض هذا الاتفاق ، وما لم يقتضِ سياق النص خلاف ذلك :

(أ)- تعني عبارة "سلطات الطيران " بالنسبة لجمهورية البرازيل الاتحادية ، وزير الطيران، وبالنسبة للجمهورية اللبنانية، المدير العام للطيران المدني، أو ، في كلتا الحالتين ، أي شخص مخول أو هيئة مخولة بممارسة اية مهام تقوم بها حاليا السلطات المذكورة أعلاه ؛

(ب)- تعني عبارة " هذا الاتفاق " هذا الاتفاق وملحقه وأية تعديلات عليه أو على الملحق ؛

(ج)- تعني عبارة " خدمات متفق عليها " خدمات نقل جوي على الطرق المحددة لنقل الركاب والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مشتركة ؛

(د)- يكون لعبارات " خدمات جوية " ،" خدمات جوية دولية " ،"مؤسسة نقل جوي" و " توقف لغايات غير تجارية " المعاني المخصصة لكل منها في المادة ٩٦ من الاتفاقية ؛

(هـ)- تعني عبارة " الاتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الأول ١٩٤٤ ، وتشمل أي ملحق يتفق عليه عملا بالمادة ٩٠ من تلك الاتفاقية وأي تعديل يدخل على الملاحق أو على الاتفاقية بموجب المادتين ٩٠ و٩٤ من تلك الاتفاقية ، بقدر ما تكون هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة لدى الطرفين المتعاقدين ؛

(و)- تعني عبارة " مؤسسة نقل جوي معينة " مؤسسة نقل جوي يكون قد جرى تعيينها والترخيص لها بموجب المادة الثالثة من هذا الاتفاق ؛

(ز)- تعني عبارة " طريق محددة " إحدى الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق ؛

(ح)- يكون لعبارة " تعرفة " معنى واحدا أو أكثر من المعاني التالية :

(١)- اجرة السفر المستوفاة من قبل أي مؤسسة نقل جوي لنقل الركاب وأمتعتهم على خدمات جوية والتكاليف والشروط على الخدمات الملحقة بمثل هذا النقل ؛

(٢)- السعر المستوفى من قبل مؤسسة نقل جوي لنقل البضائع (باستثناء البريد) على خدمات جوية ؛

(٣)- الشروط التي ترعى وجود أو تطبيق أية أجرة أو تكليف من هذا القبيل بما في ذلك أية منافع مرتبطة بهما ؛

(٤)-معدل العمولة المدفوعة من قبل مؤسسة نقل جوي الى وكيل في ما يتعلق بتذاكر السفر المباعة أو ببيانات الشحن الجوي المتممة من قبل ذلك الوكيل لقاء النقل على خدمات جوية؛

(ط) - يكون لعبارة " أراضي " بالنسبة لأي دولة المعنى المخصص لها بموجب المادة الثانية من الاتفاقية ؛

(ي)- تعني عبارة " كلفة المستفيد " كلفة تؤدى لمؤسسات نقل جوي لتأمين تسهيلات وخدمات المطار ، الملاحة الجوية وأمن الطيران .

المـــادة الثـــانيـــــة

منح الحقوق

(١)- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في ما يلي في هذا الاتفاق بغية استثمار الخدمات الجوية الدولية على طريق محددة . تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد ، عند استثمارها خدمة متفق عليها ، بالحقوق التالية :

(أ) – حق التحليق دون هبوط عبر أراضي الطرف المتعاقد الآخر ؛

(ب)– حق الهبوط في الاراضي المذكورة لأغراض غير تجارية ؛

(ج)– حق نقل الركاب والامتعة والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مشتركة من والى الاراضي المذكورة في النقاط الواردة على الطرق المحددة ، وذلك باتجاه نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو قدوما منها ؛

(د)– حق نقل الركاب والامتعة والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مشتركة من والى أراضي البلدان الثالثة في النقاط الواردة على الطرق المحددة ، وذلك باتجاه نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، شرط مراعاة الاحكام الواردة في الملحق .

(٢)– لا يمكن اعتبار ما جاء في الفقرة (١) من هذه المادة بانه يخول مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد الحق في أن تحمل من أراضي الطرف المتعاقد الآخر الركاب والامتعة والشحن والبريد لقاء بدل أو أجر باتجاه نقطة أخرى في أراضي هذا الطرف المتعاقد الآخر .

(٣)– تتمتع أيضا مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد ، غير تلك المعينة بموجب المادة الثالثة (التعيين) من هذا الاتفاق ، بالحقوق المبينة في الفقرة (١) بند (أ) وبند (ب) من هذه المادة .

(٤)– إذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد من استثمار خدمة جوية على الطرق العادية الخاصة بها بسبب نزاع مسلح ، اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة واستثنائية ، يبذل الطرف المتعاقد الآخر قصارى جهوده لتسهيل استمرارية استثمار مثل هذه الخدمة من خلال ترتيبات مؤقتة ملائمة على هذه الطرق طبقاً لما يقرره الطرفان المتعاقدان بصورة مشتركة .

المـــــادة الثالثـــــة

التعيين والترخيص

(١)- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لاستثمار الخدمات المتفق عليها وذلك بموجب اشعار خطي يبلغ الى الطرف المتعاقد الآخر عبر الطرق الدبلوماسية .

(٢)- عند استلامها الاشعار بالتعيين ، على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد ، ومع مراعاة قوانينها وأنظمتها ، أن تمنح دون ابطاء مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة على هذا النحو من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، تراخيص الاستثمار المناسبة الضرورية للاستثمار .

(٣)- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تراخيص الاستثمار المشار اليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو أن يمنح هذه التراخيص ضمن شروط قد يراها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة في المادة الثانية من هذا الاتفاق من قبل مؤسسة نقل جوية معينة ، اذا لم يقتنع بأن جزءا هاما من ملكية مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي وإدارتها الفعلية هي في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه أو في كلتا الحالتين معا .

(٤)- يجوز لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد أن تطلب من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ان تثبت لها انه تتوفر فيها الشروط المفروضة بموجب القوانين والانظمة التي تطبقها هذه السلطات عادة وبصورة معقولة على استثمار الخدمات الجوية الدولية.

(٥)- عندما يكون قد جرى تعيين مؤسسة نقل جوي ورخص لها على النحو المبين أعلاه ، يمكن لها البدء باستثمار الخدمات المتفق عليها شرط تقيد هذه المؤسسة بالاحكام المناسبة من هذا الاتفاق .

(٦)- يحق لكل طرف متعاقد ان يلغي تعيين مؤسسة نقل جوي وأن يعين مؤسسة نقل جوي أخرى مكانها ، وذلك بموجب اشعار خطي بالطرق الدبلوماسية .

المادة الرابعة

سحب التزخيص أو وقف العمل به

(١)- يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد ان تسحب التراخيص أو توقف العمل بها في ما يتعلق بقيام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بممارسة الحقوق المحددة في المادة الثانية من هذا الاتفاق، أو ان تفرض بصورة مؤقتة أو دائمة ما تراه ضروريا من شروط على استثمار هذه الحقوق:

(أ) - في حال تخلف مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي عن التقيد بقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر ؛

(ب)- في حال عدم اقتناع هذه السلطات بأن جزءا هاما من ملكية مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي وإدارتها الفعلية هي في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه او في كلتا الحالتين معا ؛

(ج)- وفي حال عدم قيام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي بالاستثمار طبقاً للشروط المفروضة بموجب هذا الاتفاق .

(٢)- ما لم يكن السحب الفوري للتراخيص المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة أو وقف العمل بها أو فرض الشروط لمنع الاستمرار في مخالفة القوانين والانظمة ضروريا ، لا يمارس هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

المـــادة الخامســـة

تطبيق القوانين والانظمة

(١)- تطبق قوانين وانظمة احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول الطائرات التي تؤمن الخدمات الجوية الدولية الى اراضيه او بمكوثها على هذه الاراضي او بخروجها منها او باستثمار وملاحة هذه الطائرات ضمن أراضيه على طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، بدون تمييز في الجنسية ، وتنقيد بها هذه الطائرات لدى دخولها الى أراضي الطرف المتعاقد الاول أو خروجها منها أو وجودها فيها .

(٢)- تطبق قوانين وأنظمة احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول ركاب وملاحي وبضائع وبريد الطائرات الى أراضيه أو بمكوثهم على هذه الاراضي او بخروجهم منها ، كالانظمة المتعلقة بالدخول ، والتصاريح ، والهجرة ، وجوازات السفر ، والجمارك والحجر الصحي على ركاب وملاحي وبضائع وبريد مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لدى دخولهم الى أراضي الطرف المتعاقد الاول أو خروجهم منها أو وجودهم فيها .

(٣)- على أي طرف متعاقد ان لا يمنح مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التابعة له معاملة مميزة تفوق المعاملة التي يمنحها لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر لدى تطبيق القوانين والانظمة المشار اليها في هذه المادة على هذه المؤسسة أو المؤسسات .

المـــادة الســـادســـة

الاعتراف بالشهادات والاجازات

ان شهادات صلاحية الطيران وشهادات الكفاءة والاجازات التي يصدرها أو يجعلها صالحة احد الطرفين المتعاقدين والتي لا تزال سارية المفعول ، يعترف بها الطرف المتعاقد الآخر لاستثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة شرط أن تكون هذه الشهادات او الاجازات قد جرى اصدارها أو جعلت صالحة طبقاً للمقاييس الموضوعة بموجب الاتفاقية . غير ان كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في أن يرفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والاجازات الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل دول أخرى في ما يختص بالتحليق فوق أراضيه .

المـــادة الســـابعـــة

الأمـــــن

(١)- انسجاما مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان مجددا ان التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق . بدون الحد من شمولية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يعمل الطرفان المتعاقدان بصورة خاصة وفقا لأحكام المعاهدة المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو بتاريـــــخ ٤ أيلول ١٩٦٣، ووفقا لأحكام معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون الاول ١٩٧٠ ووفقا لأحكام معاهدة قمع الافعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ أيلول ١٩٧١ او وفقا لأحكام اية معاهدة أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم اليها الطرفان المتعاقدان مستقبلاً .

(٢)- يقدم الطرفان المتعاقدان الى بعضهما البعض ، بناء على الطلب ، كل مساعدة ضرورية لمنع حدوث أفعال استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية وأفعال أخرى غير مشروعة

موجهة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وملاحيها، وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

(٣)- يعمل الطرفان المتعاقدان ، في إطار علاقاتهما المتبادلة ، وفقا للأحكام المتعلقة بأمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمسماة ملاحق الاتفاقية ، وذلك بالقدر الذي تطبق معه هذه الاحكام على الاطراف المتعاقدة. ويطلب الطرفان المتعاقدان بأن يقوم مستثمرو الطائرات المسجلة لدى أي منهما أو مستثمرو الطائرات الذين يكون مركز عملهم الرئيسي أو مركز إقامتهم الدائمة في أراضيهما ومستثمرو المطارات في أراضيهما بالعمل وفقا للاحكام المشار اليها المتعلقة بأمن الطيران .

(٤)- يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز أن يطلب الى مستثمري الطائرات التقيد بأحكام أمن الطيران المشار اليها في الفقرة (٣) أعلاه المفروضة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر والخروج من هذه الاراضي أو البقاء فيها . يتثبت كل طرف متعاقد من أن الاجراءات الملائمة مطبقة فعليا ضمن أراضيه لحماية الطائرات ولتفتيش الركاب والملاحين والسلع المشبوهة والامتعة والبضائع ومؤن الطائرات قبل عملية الصعود إلى هذه الطائرات وأثناء هذه العملية أو أثناء عملية انزال الحمولة من تلك الطائرات . ينظر ايضا كل طرف متعاقد بعين العطف والاعتبار في أي طلب يتقدم به الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمن استثنائية ومعقولة تتناسب مع أي تهديد خاص.

(٥)- عند حصول حادث أو تهديد بحادث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو عمل آخر غير مشروع ضد سلامة هذه الطائرة وركابها وملاحيها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتعاون الطرفان المتعاقدان في ما بينهما لتسهيل الاتصالات والاجراءات الأخرى الملائمة الهادفة الى إنهاء هذا الحادث أو التهديد بالحادث بسرعة وبدون إلحاق الاذى .

المادة الثامنة

الرسوم الجمركية

(١)- تعفى ، على أساس المعاملة بالمثل ، الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في استثمار الخدمات الجوية الدولية وكذلك المعدات العادية والوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار ومن ضمنها المحركات ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتبغ ولكن بدون تحديد هذه السلع بصورة حصرية) الموجودة على متن الطائرات ، من قبل الطرف المتعاقد الآخر من كافة الرسوم الجمركية والضرائب والجعالات والفرائض المماثلة غير المبنية على كلفة الخدمات المؤداة عند الوصول شرط ابقاء هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات .

(٢)- تعفى ، على اساس المعاملة بالمثل ، المعدات العادية وقطع الغيار وامدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرات ومخزون البطاقات المطبوعة وبيانات الشحن الجوي واية مواد مطبوعة تحمل اشارة مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ومواد الدعاية العادية التي توزع بدون بدل من قبل هذه المؤسسة ، والتي يتم إدخالها الى اراضي الطرف المتعاقد الآخر من قبل تلك المؤسسة المعينة أو لحسابها أو التي تستخدم على متن الطائرات التي تستعملها تلك المؤسسة المعينة، والمخصصة فقط للاستعمال على متن هذه الطائرات في استثمار الخدمات الدولية ، من الرسوم الجمركية والضرائب والجعالات والفرائض المماثلة غير المبنية على كلفة الخدمات المؤداة عند الوصول ، حتى ولو كانت هذه الامدادات مخصصة للاستعمال على أي جزء من الرحلة الناء الطيران فوق اراضي الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرات بهذه الامدادات .

(٣)- يجوز طلب وضع المواد المشار اليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة تحت إشراف أو مراقبة السلطات المختصة .

(٤)- لا يجوز انزال المعدات العادية للطائرات ، وقطع الغيار ومخزون الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرات الموجودة على متن طائرات مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، إلا فقط بموافقة السلطات الجمركية التابعة لهذا الطرف المتعاقد والتي يمكنها ان تطلب وضع تلك المواد تحت اشرافها الى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها وفقا للأنظمة الجمركية .

(٥)- ان الاعفاءات المنصوص عنها في هذه المادة يجب ان تطبق ايضا عندما تكون مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين قد عقدت ترتيبات مع مؤسسة او مؤسسات نقل جوي أخرى لاعارة او تحويل المعدات المحددة في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة الى اراضي الطرف المتعاقد الآخر ، شرط أن تتمتع هذه المؤسسة أو المؤسسات الأخرى بالطريقة نفسها بحق الانتفاع بهذه الاعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر .

(٦)- ان الركاب والامتعة والبضائع في المرور المباشر عبر أراضي أي من الطرفين المتعاقدين ، والذين لا يغادرون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض ، لا يخضعون لأكثر من مراقبة مبسطة جدا ، ما لم تكن اجراءات الامن ضد العنف والقرصنة الجوية وتهريب المواد المخدرة تتطلب خلاف ذلك . تعفى الامتعة والبضائع في المرور المباشر من الرسوم الجمركية والتكاليف الأخرى المماثلة .

المـــادة التـاسعـــة

استثمار الخدمات المتفق عليها

(١)- تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة في استثمار الخدمات الجوية على الطرق المحددة .

(٢)- على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد ، عند قيامها باستثمار الخدمات المتفق عليها ان تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها هذه الاخيرة على نفس الطرق أو على جزء منها .

(٣)- يجب ان ترتبط الخدمات المتفق عليها والمستثمرة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين ارتباطا وثيقا مع متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، وان تهدف بالاساس الى تأمين سعة بمعدل حمولة معقول ، تتناسب مع المتطلبات القائمة وتلك المتوقعة بصورة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما فيه البريد ، القادمين من اراضي الطرف المتعاقد الآخر الذي عين مؤسسة النقل الجوي او القاصدين تلك الأراضي . ان تأمين نقل الركاب والبضائع بما فيه البريد ، الذي يتم تحميله في نقاط على الطرق المحددة غير النقاط الواقعة في أراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي او الذي يجري انزاله فيها ، يخضع للمبادىء العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع :

(أ)- متطلبات حركة النقل الجوي من والى أراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي ،

(ب)- متطلبات حركة النقل الجوي في المنطقة التي تعبرها الخدمات الجوية المتفق عليها مع مراعاة الخدمات الجوية المحلية والاقليمية .

(ج)- متطلبات استثمار مؤسسات النقل الجوي العابرة .

(٤)- يحدد الطرفان المتعاقدان بصورة مشتركة من وقت الى آخر السعة التي يجب توفرها على الطرق المحددة .

المادة العاشرة

التعرفات

(١)- توضع تعرفات النقل على الخدمات المتفق عليها بين أراضي الطرفين المتعاقدين على مستويات معقولة مع مراعاة كافة العوامل بما في ذلك مصلحة المستفيدين ونفقات الاستثمار والربح المعقول ومميزات الخدمات ، وتعرفات مؤسسات النقل الجوي العاملة على الطريق نفسها أوعلى جزء منها حسبما يكون ملائما .

(٢)- تعتمد التعرفات المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة ، اذا امكن ، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين ما لم يكن مقررا خلاف ذلك تطبيقا للبند (٤) من هذه المادة . تكون كل مؤسسة نقل جوي مسؤولة فقط تجاه سلطات طيران بلادها عن تبرير واعتدال التعرفات المعتمدة على هذا النحو .

(٣)- تعرض التعرفات المعتمدة على هذا النحو على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل ستين (٦٠) يوما على الاقل من التاريخ المقترح للعمل بها. ويجوز تخفيض هذه المهلة في الحالات الخاصة بموافقة السلطات المذكورة . لدى استلام طلب الموافقة على التعرفات ، تدرس سلطات الطيران هذه التعرفات بدون تاخيرغير مبرر . لا تدخل اية تعرفة حيز التنفيذ اذا كانت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين غير موافقة عليها . يجوز لأي من سلطات الطيران إشعار سلطات الطيران الاخرى بتمديد التاريخ المقترح لبدء العمل بالتعرفة .

(٤)- إذا تعذر وضع تعرفة وفقا لاحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو اذا تم ارسال اشعار بعدم الموافقة على هذه التعرفة خلال المهلة المحددة في الفقرة (٣) من هذه المادة ، تسعى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين الى تحديد التعرفة بالاتفاق في ما بينها . تجري المشاورات بين سلطات الطيران وفقا لاحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(٥)- اذا لم تتفق سلطات الطيران على أي تعرفة عرضت بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة او على تحديد أي تعرفة وفقا للفقرة (٤) من هذه المادة، يسوى الخلاف وفقا لاحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(٦)- (أ)- مع مراعاة الاحكام الواردة في الفقرة (٤) من المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق ، لا تدخل أي تعرفة في حيز التنفيذ اذا كانت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين غير موافقة عليها .

(ب)- عندما تكون التعرفات قد وضعت استنادا لاحكام هذا الاتفاق ، تبقى هذه التعرفات سارية المفعول الى حين وضع تعرفات جديدة وفقاً لأحكام هذه المادة أو المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(٧)- اذا اصبحت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين غير راضية عن تعرفة مقررة، عليها اشعار سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بذلك ، وعلى مؤسسات النقل الجوي المعينة ان تحاول الوصول الى اتفاق على تعرفة حيثما يتطلب الامر . اذا تعذر وضع تعرفة جديدة خلال مهلة تسعين (٩٠) يوما من تاريخ استلام الاشعار استنادا لأحكام الفقرتين (٢) و (٣) من هذه المادة ، تطبق الاجراءات المبينة في الفقرتين (٤) و (٥) من هذه المادة .

(٨)- تسعى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين الى ضمان ما يلي :

(أ)- بقاء التعرفات المفروضة والمستوفاة مطابقة للتعرفات المقبولة منهما .

(ب)- عدم إقدام أي مؤسسة نقل جوي على إجراء تخفيض على جزء من هذه التعرفات بأية وسائل .

المادة الحادية عشرة

النشاطات التجارية

(١)- يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد ، أن تجلب الى اراضي الطرف المتعاقد الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفين مختصين بالعمليات الجوية وسائر الاختصاصيين اللازمين لاستثمار الخدمات المتفق عليها وأن تحتفظ بهؤلاء الموظفين على أراضيها ، وذلك مع مراعاة قوانين وأنظمة هذا الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول الى أراضيه والاقامة عليها والاستخدام فيها .

(٢)- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، على وجه التخصيص ، الحق في تعاطي بيع تذاكر النقل الجوي في اراضيه مباشرة وبواسطة وكلائها ، اذا شاءت . يحق لكل مؤسسة نقل جوي أن تبيع تذاكر النقل كما يحق لأي شخص أن يشتري هذه التذاكر بالعملة المتداولة في هذا البلد أو بعملات بلدان أخرى قابلة للتحويل الحر ، شرط مراعاة القوانين والانظمة الوطنية لهذا البلد .

المادة الثانية عشـــــرة

تبديل وتحويل الايرادات

(١)- يحق لمؤسسة النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ، بناء على الطلب ، تبديل الايرادات المحلية الفائضة عن المبالغ التي انفقت محليا وتحويلها الى أي بلد .

(٢)- يسمح بتبديل وتحويل هذه الايرادات بدون قيد بسعر الصرف المتداول في المعاملات المالية المعمول به بالتاريخ الذي جرى فيه تقديم هذه الايرادات للتبديل والتحويل ، ولا تخضع الى اية تكاليف باستثناء التكاليف المعمول بها عادة في المصارف لدى تنفيذ التبديل والتحويل .

المادة الثالثة عشـــــرة

تكاليف المستفيد

(١)- على أي طرف متعاقد ان لا يفرض او ان يسمح بأن تفرض على مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر أو يسمح بفرض تكاليف على المستفيد تزيد عن تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تستثمر خدمات جوية دولية مماثلة .

(٢)- على كل طرف متعاقد ان يشجع إجراء مشاورات متعلقة بتكاليف المستفيد بين السلطات المختصة بالضرائب لديه ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي تقدمها هذه السلطات الضريبية ، واذا كان الامر ممكنا من خلال ممثل المنظمات المنضمة اليها هذه المؤسسات . يجب إرسال إشعار الى المستفيدين يتعلق باية اقتراحات معقولة لادخال تعديلات على تكاليف المستفيد ، وذلك بغية تمكينهم من إبداء آرائهم قبل حصول هذه التعديلات . على كل طرف متعاقد ان يقوم أيضا بتشجيع السلطات المختصة بالضرائب لديه وهؤلاء المستفيدين على تبادل المعلومات الملائمة في ما يتعلق بتكاليف المستفيد .

المادة الرابعـــة عشـــــرة

المشاورات

(١)- بروح من التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين في ما بينها من حين الى آخر بقصد التأكد من تطبيق أحكام هذا الاتفاق وحسن التقيد بها ، أو لبحث أي مسألة متصلة بذلك .

(٢)- تبدأ هذه المشاورات خلال مهلة ستين (٦٠) يوما من تاريخ استلام طلب بهذا الشأن ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك .

المـــادة الخامســـة عشـــرة

التعديلات

(١)- أي تعديل أو تغيير يجريه الطرفان المتعاقدان على هذا الاتفاق ، يدخل حيز التنفيذ بتاريخ يتم تحديده بتبادل مذكرات دبلوماسية تشير الى ان كافة الاجراءات الداخلية اللازمة قد أنجزت من قبل الطرفين المتعاقدين .

(٢)- أي تعديل أو تغيير على ملحق الاتفاق تتفق عليه سلطات الطيران في ما بينها ، ويعمل به عند تأكيده بتبادل مذكرات دبلوماسية .

المـادة السادســـة عشـــرة

الاتفاقية المتعددة الاطراف

إذا أصبحت اتفاقية عامة للنقل الجوي متعددة الاطراف نافذة بالنسبة للطرفين المتعاقدين ، ترجح أحكام هذه الاتفاقية . يجوز إجراء مشاورات وفقا لأحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق بقصد تحديد مدى انعكاس أحكام الاتفاقية المتعددة الاطراف على هذا الاتفاق وتأثيرها عليه .

المـــادة الســـابعـة عشـــرة

حل الخـلافـــات

(١)- اذا نشأ أي خلاف بموجب هذا الاتفاق وتعذر حله عن طريق المشاورات ، يمكن إحالته باتفاق الطرفين المتعاقدين الى شخص أو هيئة للفصل به . اذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على ذلك ، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للتحكيم وفقاً للاجراءات المبينة أدناه .

(٢)- تجري عملية التحكيم من قبل هيئة محكمة من ثلاثة محكمين تؤلف كما يلي :

(أ)- يعين كل طرف متعاقد محكما خاصا به بعد انقضاء مهلة ثلاثين (٣٠) يوما من استلام طلب التحكيم . وبعد انقضاء مهلة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تعيين هذين المحكمين ، يتفق الطرفان المتعاقدان على تعيين المحكم الثالث الذي يترأس هيئة التحكيم ؛

(ب)- اذا تخلف أي من الطرفين المتعاقدين عن تعيين محكمه ، أو اذا لم يتم تعيين المحكم الثالث وفقا لاحكام الفقرة (أ) من هذه المادة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين الطلب الى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين المحكم او المحكمين الضرورين في مهلة ثلاثين (٣٠) يوما . اذا كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي احد رعايا أي من الطرفين المتعاقدين ، يتولى التعيين نائب الرئيس الاعلى رتبة الذي يتمتع بالصلاحية على هذا الاساس .

(٣)- تحدد هيئة التحكيم نطاق سلطتها وفقا لأحكام هذا الاتفاق وتضع اصول الاجراءات الخاصة بها ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .

(٤)- انسجاما مع قوانينه الوطنية ، يلتزم كل طرف متعاقد بتنفيذ كامل لأي قرار أو حكم يصدر عن هيئة التحكيم ؛

(٥)- يتقاسم الطرفان المتعاقدان بالتساوي نفقات هيئة التحكيم بما في ذلك أتعاب ونفقات المحكمين .

المـادة الثامنة عشرة

انهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ، في أي وقت بعد دخـول هـذا الاتفـاق حـيز التنفيـذ ، أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر خطيا بالطرق الدبلوماسية بقراره انهاء هذا الاتفاق . يبلغ هذا الاشـعار في آن واحد الى منظمة الطيران المدني الدولي . ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور سنة واحدة على تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر الاشعار ، الا اذا وافق الطرفـان المتعـاقدان علـى سـحب الاشـعار قبل انتهاء هذه المهلة . اذا لم يبلغ الطرف المتعاقد الآخر عن استلامه الاشعار ، يعتبر استلام الاشـعار حاصلا بعد انقضاء اربعة عشر (١٤) يوما على تاريخ تبليغ نسخة عنـه الى منظمـة الطـيران المدنـي الدولي .

المادة التاسعة عشـــرة

تسجيل الاتفاق لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يسجـل هذا الاتفـاق وأي تعديـل عليـه لـدى منظمـة الطيران الـمدنـي الـدولي .

المـــــادة العشـــــرون

وضع الاتفاق موضع التنفيـذ

يشعر كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخرخطيا وبالطرق الدبلوماسية باتمام الاجراءات الخاصة به المتعلقة بوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ . يبدأ العمل بالاتفاق اعتبارا من التاريخ الأخير لأحد هذين الاشعارين . عند دخوله حيّز التنفيذ ، يلغي هذا الاتفاق اتفاق النقل الجوي الموّقع في ريودي جانيرو في اليوم الحادي عشر من شهر كانون الثاني من سنة ١٩٥١ .

حرر في بيـــروت في اليوم الرابع من شهر شباط سنة ١٩٩٧ على نسختين، باللغات البرتغالية والعربية والانكليزية ، تعتبر جميع النصوص أصلية ومتساوية . في حال حصول أي تباين في وجهات النظر بالتفسير ، يرجح النص الانكليزي .

عن حكومة
جمهورية البرازيل الاتحادية

Luiz Felipe Lampreia

عن حكومة
الجمهـــوريـــة اللبنانيـــة

Fares Boueis

ملحـــــــق

جـــدول الطـــــــرق

الطريق الف (أ)

الطرق التي يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي البرازيلية المعينة استثمارها :

نقاط في البرازيل عن طريق بروكسل ، اثينا وروما أو مدريد الى بـيروت ومـا وراء الى نقـاط في آسيا .

الطريق بـــاء (ب)

الطرق التي يحق لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي اللبنانية المعينة استثمارها :

نقـاط في لبنان عن طريق اكـرا ، دكـار ، ابيدجـان ولاغـوس الى ريـــو دي جانيرو و /أو ساو باولو وما وراء الى نقاط في اميركا الجنوبية .

ملاحظـــات

(١)- يمكن استثمار الطرق المذكورة أعلاه في أي اتجاه مع ممارسة حقوق النقل بين لبنان والبرازيل والنقاط المتوسطة .

(ب)- يمكن لأي مؤسسة نقل جوي معينة ، على أي أو على جميع الرحلات ، المرور في النقاط بأي ترتيب .

(ج)- يمكن لأي مؤسسة نقل جوي معينة ان تغفل الهبوط في أي من النقاط المذكورة أعلاه ، على أي رحلة أو على جميع الرحلات ، شرط ان تبدأ هذه الرحلة أو الرحلات من نقطة في اراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي او تنتهي فيها .

(د)- يمكن لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد ان تستثمر فقط نقطتين متوسطتين تختارهما من بين النقاط المدرجة في الجدول أعلاه .

(هـ)- صرح الوفد اللبناني بانه لا يمانع بأن تقوم مؤسسات النقل الجوي البرازيلية المعينة باستثمار نقاط في اوروبا غير مستثمرة من قبل مؤسسات النقل الجوي اللبنانية .

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LEBANON

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Lebanon
(hereinafter referred to as the "Contracting Parties")

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

Desiring to contribute to the progress of international civil avation;

Desiring to conclude an agreement on air services;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

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

a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Brazil the Minister of Aeronautics, and in the case of the Republic of Lebanon, the Director General of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities;

b) the term "this Agreement" means this Agreement, the annex thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

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

d) 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;

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

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

g) the term "specified route" means one of the routes specified in the Annex to this Agreement;

h) the term "tariff" means one or more of the following:

i) the fare charged by any airline for the carriage of passengers and their baggage on air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on air services;

iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on air services;

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

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

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting 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 Contracting Party shall enjoy:

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

b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

d) the right to embark and disembark in the territories of third countries at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, subject to the provisions contained in the Annex.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer to the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

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

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3
Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one airline or airlines to operate the agreed services.

2. On receipt of such notification of the designation, the aeronautical authorities of each Contracting Party, according to its laws and regulations, shall, without delay, grant to the airline or airlines so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations necessary for the operation.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant these authorizations under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline or airlines are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

5. 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.

6. Each Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels, to cancel the designation of an airline and to designate another one.

ARTICLE 4
Revocation or Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend authorizations, for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline or airlines designated by the other Contracting Party , or to impose such conditions temporary or definitely as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in the event of failure by such airline or airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

b) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline or airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both; and

c) in case the airline or airlines otherwise fail to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

ARTICLE 5
Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay within the territory or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to stay within the territory or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, 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 or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

3. In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article, a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.

ARTICLE 6
Recognition of Certificates and Licences

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

ARTICLE 7
Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

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

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

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

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

ARTICLE 8
Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed materials which bears the insignia of a designated airline of either Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline and intended only for use on board such aircraft in the operation of international services shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. Regular air borne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Cõntracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

6. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting 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.

ARTICLE 9
Operation of Agreed Services

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

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Parties.

ARTICLE 10
Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating on all or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties. Unless otherwise determined in the application of paragraph 4 of this Article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariff introduction.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 14 of this Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provisions of paragraph 4 of Article 17 of this Agreement.

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of this Agreement.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavor to ensure that:

a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

b) no airline rebates portion of such tariffs by any means.

ARTICLE 11
Commercial Activities

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

2. In particular, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that country or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

ARTICLE 12
Conversion and Remittance of Revenues

1. The airline of one Contracting Party shall have the right to convert and remit to any country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 13
User Charges

1. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

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

ARTICLE 14
Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement or to discussing on any problem related thereto.

2. Such consultations shall begin within a period of 60 (sixty) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15
Amendments

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

2. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 16
Multilateral Convention

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 14 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 17
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by consultations may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph "a" of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President is a national of one of the Contracting Parties, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

4. Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

5. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

ARTICLE 18
Termination

Either Contracting Party may, at any time after the entry into force of this Agreement, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual

consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 19
Registration with ICAO

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

ARTICLE 20
Entry into Force

Each Contracting Party shall notify the other in writing through the diplomatic channel of the completion of their respective requirements for entry into force of this Agreement. The Agreement shall enter into force on the date of the latter of these two notifications. Upon entry into force, this Agreement revokes the Air Transport Agreement signed in Rio de Janeiro on the 11th day of January 1951.

Done at Beirut on the 4th day of February 1997, in duplicate, in the Portuguese, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
Luiz Felipe Lampreia

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LEBANON
Fares Boueiz

ANNEX
Route Schedule

Route A

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil:

Points in Brazil via Brussels, Athens and Rome or Madrid to Beirut and beyond to points in Asia.

Route B

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Lebanon:

Points in Lebanon via Accra, Dakar, Abidjan and Lagos to Rio de Janeiro and/or São Paulo and beyond to points in South America.

Notes:

a) The above routes may be operated in either direction with traffic rights, between Brazil and Lebanon and the intermediate points.

b) Any designated airline may, on any or all flights, call at places in any order.

c) Any designated airline may, on any or all flights, omit calling at any of the above mentioned points provided that services begin or end at a point in the territory of the Contracting Party which designated the airline.

d) The airlines of each Contracting Party can operate only two intermediate points to be chosen from the above listed.

e) The Lebanese Delegation stated that there would be no objection for the operation by the designated Brazilian airline(s) on points in Europe not operated by the Lebanese airlines.