# ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS PARA SERVIÇOS AÉREOS ENTRE SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS E ALÉM

Preâmbulo

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo dos Emirados Árabes Unidos
(doravante referidos como "Partes Contratantes");

Sendo partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no sétimo dia de Dezembro de 1944;

Desejando celebrar um Acordo em conformidade com e em complemento à referida Convenção, com a finalidade de estabelecer e operar serviços entre seus respectivos territórios e além;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como um meio de criação e fomento da amizade, compreensão e cooperação entre os povos dos dois países;

Desejando facilitar a expansão de oportunidades de transporte aéreo internacional;

Acordam o que segue:

## Artigo 1
Definições

1. Para aplicação do presente Acordo, salvo situações em que o contexto disponha diferentemente, o termo:

a) "Autoridade Aeronáutica" significa, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso do Governo dos Emirados Árabes Unidos, a Autoridade Geral de Aviação Civil, ou em ambos os

casos, qualquer outra pessoa ou autoridade autorizada a executar as funções relacionadas ao presente Acordo;

b) "Serviços Acordados" significa os serviços aéreos internacionais regulares entre e além dos respectivos territórios da República Federativa do Brasil e dos Emirados Árabes Unidos para o transporte de passageiros, bagagem e carga, separadamente ou em qualquer combinação;

c) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

d) "Serviço Aéreo", "Empresa Aérea", "Serviço Aéreo Internacional e "escala para fins não comerciais" têm os significados respectivamente atribuídos a eles no Artigo 96 da Convenção;

e) "Anexo" incluirá o quadro de rotas anexado ao Acordo e quaisquer cláusulas ou notas que apareçam em tal Anexo e quaisquer modificações nele introduzidas nos termos do disposto no Artigo 20 do presente Acordo;

f) "Carga" inclui correio;

g) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui:

(i) qualquer emenda que tenha entrado em vigor de acordo com o Artigo 94(a) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes; e

(ii) qualquer anexo ou emenda adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção, na medida em que esses anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

h) "Empresas aéreas designadas" significa uma empresa aérea ou empresas aéreas que tenham sido designadas e autorizadas em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;

i) "Tarifas" significa os preços cobrados para o transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições sob as quais aqueles preços se aplicam, mas excluindo a remuneração e condições para transporte postal;

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

k) "Tarifas aeronáuticas" significa o valor cobrado das empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, para a prestação de serviços aeroportuários, de propriedade e/ou de instalações de navegação aérea, incluindo serviços e instalações conexas para aeronaves, tripulações, passageiros, bagagens e carga.

2. O Anexo do presente Acordo é considerado parte integrante deste.

3. Na aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes atuarão em conformidade com as disposições da Convenção, na medida em que tais disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

**Artigo 2**
Concessão de direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de permitir que suas empresas aéreas designadas estabeleçam e operem os serviços acordados.

2. As empresas aéreas designadas por cada Parte gozarão dos seguintes direitos:

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

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

c) fazer escalas no território da outra Parte Contratante, com o propósito de embarcar e/ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, e carga, separadamente ou em combinação, enquanto operando os serviços acordados.

3. Adicionalmente, as empresas aéreas de cada Parte Contratante que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 também gozarão dos direitos especificados nas alíneas a e b do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a qualquer empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem e carga, mediante remuneração ou aluguel e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

5. Se, devido a conflitos armados, perturbações ou desenvolvimentos políticos ou circunstâncias especiais e incomuns, uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante não puder operar um serviço na sua rota normal, a outra Parte Contratante envidará todos os melhores esforços para facilitar a continuação da operação desse serviço através de um reordenamento temporário e apropriado das rotas, conforme for mutuamente decidido pelas Partes Contratantes.

6. As empresas aéreas designadas terão o direito de utilizar todas as vias aéreas, aeroportos e outras instalações fornecidas pelas Partes Contratantes numa base não discriminatória.

**Artigo 3**
Designação e autorização

1. As Partes Contratantes terão o direito de designar uma ou mais empresas aéreas com o propósito de operar os serviços acordados e para retirar ou alterar a designação de qualquer dessas empresas aéreas ou para substituir uma empresa aérea por outra previamente designada. Essa designação pode especificar o âmbito de aplicação da autorização concedida a cada empresa aérea em relação à

exploração dos serviços acordados. As designações e quaisquer alterações às mesmas devem ser feitas pelos canais diplomáticos.

2. Após a recepção de um aviso de designação, substituição ou alteração, e sob pedido da empresa de transporte aéreo designada, na forma e maneira prescritas, a outra Parte Contratante deverá, sem prejuízo do disposto nos parágrafos 3 e 4 deste Artigo, sem demora, conceder à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) as autorizações de exploração adequadas.

3. A Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante pode exigir que uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante demonstre que esteja qualificada para preencher as condições prescritas pelas leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais por tal autoridade, em conformidade com as disposições da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar-se a conceder as autorizações de operação referidas no parágrafo 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considerar necessárias ao exercício, por uma empresa designada, dos direitos especificados no parágrafo 2, alínea c, do artigo 2º do presente Acordo, sempre que, sem prejuízo de qualquer acordo especial entre as Partes Contratantes, não estiver convencida de que a empresa aérea designada está estabelecida e tem sua sede principal no território da Parte Contratante que a designa e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada sejam exercidos e mantidos pela Parte Contratante que designa a empresa aérea e que a Parte Contratante que designa a empresa aérea está em conformidade com o disposto no Artigo 10 (Segurança Operacional) e Artigo 12 (Segurança da Aviação).

5. Quando uma empresa de transporte aéreo tiver sido designada e autorizada, poderá iniciar a qualquer momento a exploração dos serviços acordados, no todo ou em parte, desde que sejam estabelecidos os horários de voo em conformidade com o Artigo 15 do presente Acordo, em relação a esses serviços.

**Artigo 4**

Revogação e limitação de autorização de operação

1. A Autoridade Aeronáutica de cada Parte Contratante terá, em relação a uma empresa aéreas designada pela outra Parte Contratante, o direito de revogar uma autorização de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados na alínea c do parágrafo 2 do Artigo 2 do presente Acordo, ou impor condições, temporárias ou permanentes, que considere necessárias ao exercício desses direitos:

a) em caso de descumprimento pela empresa aérea das leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados pela Autoridade Aeronáutica da Parte Contratante que concede esses direitos em conformidade com a Convenção; ou

b) no caso da empresa aérea deixar de operar em conformidade com as condições previstas no presente Acordo; ou

c) sempre que, sujeito a qualquer acordo especial entre as Partes Contratantes, não esteja convencida de que a empresa aérea designada esteja estabelecida e tenha sua sede principal no território da Parte Contratante que a designa e o efetivo controle

regulatório da empresa aérea for exercido e mantido pela Parte Contratante que designa a empresa aérea; ou

d) em qualquer caso em que a outra Parte Contratante não cumpra qualquer decisão ou estipulação decorrente da aplicação do Artigo 19 do presente Acordo; ou

e) no caso em que a Parte Contratante que designa a empresa aérea não cumpra o disposto nos Artigos 10 (Segurança Operacional) e 12 (Segurança da Aviação).

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para evitar futuras violações de leis ou regulamentos, esse direito só será exercido após consulta à Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante, tal como previsto no Artigo 18.

3. Em caso de ação de uma Parte Contratante nos termos do presente Artigo, os direitos da outra Parte Contratante, nos termos do Artigo 19, não serão prejudicados.

**Artigo 5**

Princípios que regem a operação de serviços acordados

1. Cada Parte Contratante autorizará reciprocamente as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes a competir livremente, quanto ao fornecimento do transporte aéreo internacional regido pelo presente Acordo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as medidas apropriadas dentro da sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação e práticas anticoncorrenciais ou predatórias no exercício dos direitos estabelecidos no presente Acordo.

3. Não haverá restrição à capacidade e ao número de frequências e/ou tipos de aeronaves a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes em qualquer tipo de serviço (passageiros, carga, separadamente ou em combinação). Cada empresa aérea designada poderá determinar a frequência, a capacidade que oferece nos serviços acordados.

4. Nenhuma das Partes Contratantes limitará unilateralmente o volume de tráfego, as frequências, a regularidade do serviço ou o(s) tipo(s) de aeronave operado(s) pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, salvo se requerido por requisitos aduaneiros, técnicos, operacionais ou ambientais, em condições uniformes compatíveis com o Artigo 15 da Convenção.

5. Nenhuma Parte Contratante imporá às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante um requisito de primeira-recusa, proporcionalidade de número de voos, taxa de não objeção ou qualquer outro requisito relativo à capacidade, frequências ou tráfego que seja inconsistente com as finalidades deste Acordo.

**Artigo 6**

Direitos aduaneiros e outras taxas

1. Cada Parte Contratante isentará as empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante de restrições de importação, direitos aduaneiros, impostos diretos ou indiretos, taxas de inspeção e outros direitos e encargos nacionais e/ou locais sobre as aeronaves, bem como o seu equipamento de uso normal, combustível, lubrificantes, equipamentos de manutenção, ferramentas de aeronaves, suprimentos técnicos de consumo, peças de reposição incluindo motores, provisões de bordo, incluindo, mas não se limitando a itens como alimentos, bebidas, bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos para venda ou uso por passageiros durante o voo e outros itens destinados a ou utilizados unicamente em conexão com a operação ou manutenção de aeronaves utilizadas pela empresa aérea designada que opera os serviços acordados, bem como bilhetes impressos, conhecimento aéreo, uniformes do pessoal, computadores e impressoras de bilhetes utilizados pela empresa aérea designada para reservas e emissão de bilhetes, material impresso com as logomarcas da empresa aérea designada impressa e materiais promocionais e publicitários habituais distribuídos gratuitamente por essa empresa aérea designada.

2. As isenções concedidas pelo presente Artigo aplicam-se aos elementos referidos no parágrafo 1 do presente Artigo que sejam:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante ou em seu nome;

b) mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante ao chegarem e até deixarem o território da outra Parte Contratante e/ou consumidos durante o voo sobre esse território;

c) levados a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados a ser utilizados na operação dos serviços acordados;

independentemente de tais artigos serem ou não consumidos total ou parcialmente no território da Parte Contratante que concede a isenção, desde que tais bens não sejam alienados no território da referida Parte Contratante.

3. Os equipamentos aéreos regulares, assim como os materiais, os suprimentos e os estoques normalmente mantidos a bordo da aeronave utilizada pela empresa designada de qualquer das Partes Contratantes só podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades aduaneiras dessa outra Parte Contratante. Nesse caso, esses equipamentos e itens usufruirão das isenções previstas no parágrafo 1 deste Artigo, desde que possam ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até o momento em que forem reexportados ou de outra forma dispostos de acordo com a regulamentação aduaneira.

4. As isenções previstas no presente artigo estarão igualmente disponíveis nas situações em que as empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte Contratante tenham celebrado acordos com outra ou outras empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte Contratante do equipamento regular e os outros itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo, desde que essa outra companhia aérea usufrua da (s) mesma (s) isenção (s) dessa outra Parte Contratante.

**Artigo 7**
Aplicação das leis e regulamentos nacionais

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à admissão, permanência ou partida de seu território de aeronaves que operam na navegação aérea internacional, ou à operação e navegação dessas aeronaves no seu território, serão aplicadas às aeronaves operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) da outra Parte Contratante, sem distinção de nacionalidade, como são aplicadas às suas próprias aeronaves, e devem ser cumpridas por essas aeronaves na entrada, saída e enquanto permanecerem no território daquela Parte Contratante.

2. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante quanto à admissão, permanência ou partida do seu território de passageiros, bagagem, tripulação e carga transportados a bordo da aeronave, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega, moeda, saúde, quarentena e medidas sanitárias ou, no caso de correio, as leis e regulamentos postais devem ser cumpridas por, ou em nome de, tais passageiros, bagagem, tripulação e carga, na entrada, saída e enquanto permanecerem no território daquela Parte Contratante.

3. Nenhuma das Partes Contratantes poderá conceder qualquer preferência às suas próprias ou quaisquer outras empresas aéreas em relação às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, na aplicação das leis e regulamentos previstos no presente Artigo.

4. Os passageiros, bagagem e carga em trânsito direto pelo território de qualquer das Partes Contratantes e que não deixem as áreas do aeroporto reservadas para tal fim devem, salvo no que se refere a medidas de segurança contra violência, pirataria aérea, controle de narcóticos, estar sujeitas a não mais do que um controle simplificado. Essas bagagens e carga serão isentas de direitos aduaneiros, impostos sobre o consumo e outras taxas e encargos similares nacionais e/ou locais.

**Artigo 8**
Compartilhamento de códigos

1. A(s) empresa(s) designada(s) de ambas as Partes Contratantes podem, tanto na qualidade de transportadora ou operadora, celebrar livremente acordos cooperativos de comercialização, incluindo, mas não limitado a, acordos de bloqueio de assentos e/ou compartilhamento de códigos (incluindo com empresas de terceiros países) com qualquer outra empresa aérea ou empresas aéreas

2. Os acordos de compartilhamento de códigos mencionados no presente Artigo obedecerão às leis e regulamentos de ambas as Partes Contratantes e poderão estar sujeitos à submissão às autoridades competentes de ambas as Partes Contratantes.

3. Todas as empresas aéreas incluídas em tais acordos devem ter os direitos de tráfego, os direitos de rota e/ou as autorizações subjacentes.

4. No caso de acordo de compartilhamento de código, a empresa aérea comercializadora deve, relativamente a cada passagem vendida, esclarecer ao comprador no ponto de venda sobre qual empresa aérea irá efetivamente operar em cada setor do serviço e com qual empresa aérea ou empresas aéreas o comprador firmará uma relação contratual.

5. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante também podem oferecer

serviços de compartilhamento de código entre qualquer(quaisquer) ponto(s) no território da outra Parte Contratante, desde que tais serviços sejam operados exclusivamente por uma ou mais empresas aéreas da outra Parte Contratante.

**Artigo 9**
Certificados de aeronavegabilidade e licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para a finalidade de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças tenham sido emitidos ou convalidados de acordo e em conformidade com os requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Cada Parte Contratante reserva-se, no entanto, o direito de recusar-se a reconhecer, para os voos sobre seu território, certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

3. Se os privilégios ou condições das licenças ou certificados emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante permitirem uma diferença em relação aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção e que tal diferença tenha sido registrada na Organização da Aviação Civil Internacional, a Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante pode, sem prejuízo dos direitos da primeira Parte Contratante, nos termos do parágrafo 2 do Artigo 10, solicitar consultas à Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante nos termos do Artigo 18, a fim de verificar se a prática em questão é aceitável para eles. A ausência de acordo satisfatório constituirá um fundamento para a aplicação do parágrafo 1 do Artigo 4 do presente Acordo.

**Artigo 10**
Segurança operacional

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

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que sejam no mínimo iguais aos padrões estabelecidos à época em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas que se considere necessárias para se adequar a tais padrões mínimos, e essa outra Parte Contratante deve realizar as ações corretivas apropriadas. A falha pela outra Parte Contratante em tomar as ações apropriadas dentro do prazo de quinze dias ou em um prazo mais longo que possa ser acordado, constituirá motivo para a aplicação do parágrafo 1 do Artigo 4 do presente Acordo.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte Contratante, que esteja realizando serviço desde ou para o território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar

no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e em torno da aeronave, para verificar a validade dos documentos relevantes da aeronave e os da sua tripulação e o estado aparente da aeronave e seus equipamentos e se estes estão em conformidade com os padrões estabelecidos naquele momento de acordo com a Convenção, não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção (neste Artigo denominada "inspeção de rampa"), desde que isto não cause demora desnecessária à operação da aeronave.

4. Se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa gerarem:

a) Séria preocupação de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpre os padrões mínimos estabelecidos à época, em conformidade com a Convenção; ou

b) Séria preocupação quanto à falta de manutenção e administração efetivas dos padrões de segurança estabelecidos à época de acordo com a Convenção;

a Parte Contratante que procede à inspeção será livre para concluir, para os propósitos do Artigo 33 da Convenção, que os requisitos sob os quais foram emitidos ou tornados válidos o certificado ou os certificados relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave ou ainda os requisitos sob os quais essa aeronave é operada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

5. Na eventualidade de ser negado por um representante de uma empresa aérea de uma Parte Contratante o acesso, para a finalidade de inspeção de rampa conforme estabelecido no parágrafo 3 deste Artigo, a uma aeronave operada por essa empresa aérea, a outra Parte Contratante poderá inferir livremente que graves preocupações do tipo referido no parágrafo 4 deste Artigo existem, bem como tirar as conclusões referidas em tal parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte Contratante no caso de a primeira Parte Contratante concluir, seja como resultado de uma inspeção de rampa, uma série de inspeções de rampa, uma negativa de acesso para inspeção de rampa, consulta ou de outra forma, que a ação imediata é essencial para a segurança de uma operação aérea.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte Contratante de acordo com os parágrafos (2) e (6) deste Artigo será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

8. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte Contratante continua a não cumprir os padrões da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

**Artigo 11**
Tarifas aeronáuticas

1. Cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para assegurar que as Tarifas Aeronáuticas impostas ou que tenham permissão para serem impostas pelas autoridades competentes às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para a utilização de aeroportos e outras instalações de aviação sejam não discriminatórias. Estes encargos devem basear-se em princípios econômicos sólidos e não devem ser superiores aos pagos por outras companhias aéreas para tais serviços.

2. As tarifas aeronáuticas impostas às empresas aéreas da outra Parte Contratante podem refletir, mas não devem exceder, o custo total para as autoridades ou organismos responsáveis pela cobrança por fornecer as instalações e serviços adequados de aeroporto, ambiente aeroportuário, navegação aérea, e de segurança da aviação dentro do sistema aeroportuário. Tais custos integrais podem incluir um retorno razoável sobre os ativos, após a depreciação. As instalações e serviços para os quais são cobradas taxas devem ser fornecidos numa base econômica e eficiente.

3. Nenhuma das Partes Contratantes dará preferência, no que se refere às tarifas aeronáuticas, às suas próprias ou a quaisquer outras empresas aéreas que realizem serviços aéreos internacionais similares e não imporá ou permitirá que seja imposta à(s) empresa(s) designada(s) tarifas aeronáuticas mais elevadas do que as impostas às suas próprias empresas aéreas designadas que operem serviços aéreos internacionais similares utilizando aeronaves similares e instalações e serviços associados.

4. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas designadas que utilizem os serviços e instalações proporcionados. Sempre que possível, deve ser dado aviso aos usuários com razoável antecedência em relação a qualquer proposta de alteração das tarifas aeronáuticas, juntamente com as informações e os dados de apoio pertinentes, a fim de lhes permitir expressar as suas opiniões antes da revisão das tarifas. Adicionalmente, cada Parte Contratante encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

**Artigo 12**
Segurança da aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da *Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves*, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da *Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves*, assinada 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, e seu *Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional*, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir.

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

4. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção.

5. Adicionalmente, as Partes Contratantes exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sede 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.

6. Cada Parte Contratante concorda que os seus operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar as disposições de segurança da aviação referidas no parágrafo 4 aplicadas pela outra Parte Contratante para entrada, saída ou durante a permanência no território dessa outra Parte Contratante.

7. Cada Parte Contratante deve assegurar que as medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas no seu território para proteger a aeronave e para inspecionar, no que se refere à segurança da aviação, seus passageiros, sua tripulação e bagagem de mão e realizar os controles de segurança apropriados na bagagem, na carga e nas provisões da aeronave antes do embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante também concorda em considerar positivamente qualquer pedido da outra Parte Contratante quanto a medidas especiais de segurança razoáveis para enfrentar uma ameaça particular.

8. Quando se verificar um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros, tripulação, aeroportos e instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão assistência mútua facilitando as comunicações e outras medidas adequadas destinadas a pôr termo a tal incidente ou ameaça o mais rapidamente possível, compatível à minimização de riscos à vida decorrente de tal incidente ou ameaça.

9. Cada Parte Contratante tomará as medidas que considerar viáveis para assegurar que uma aeronave da outra Parte Contratante sujeita a um ato de apoderamento ilícito ou a outros atos de interferência ilícita que se encontre em solo no seu território seja detida a menos que a decolagem seja exigida pelo dever primordial de proteger a vida dos seus passageiros e tripulação.

10. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte Contratante não observou o disposto neste Artigo, a Autoridade Aeronáutica da primeira Parte Contratante pode solicitar consultas com a Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante. Essas consultas iniciar-se-ão no prazo de quinze (15) dias a contar da recepção de tal pedido por qualquer das Partes Contratantes. O não atingimento de um acordo satisfatório dentro de quinze (15) dias do início das consultas constituirá motivo para a aplicação do parágrafo 1 do Artigo 4 deste Acordo. Quando exigido por uma emergência, uma Parte Contratante pode tomar medidas provisórias a qualquer momento. As medidas tomadas em conformidade com presente parágrafo serão suspensas após o cumprimento pela outra Parte Contratante das disposições de segurança do presente Artigo.

**Artigo 13**
Atividades comerciais

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de estabelecer no território da outra Parte Contratante escritórios com a finalidade de promoção do transporte aéreo e venda de documentos de transporte, bem como para outros produtos e instalações auxiliares necessários para a prestação do transporte aéreo.

2. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de trazer para e manter no território da outra Parte Contratante, o seu próprio pessoal de gestão, comercial, operacional, técnico e outro pessoal e representantes que sejam requeridos em relação à prestação de serviços de transporte aéreo.

3. As necessidades de representantes e equipe referidos no parágrafo 2 deste Artigo podem ser satisfeitos, por opção da empresa de transporte aéreo designada, pelo seu próprio pessoal de qualquer nacionalidade ou recorrendo aos serviços de qualquer outra companhia aérea, organização ou empresa que opere no território da outra Parte Contratante e que seja autorizado a prestar tais serviços no território dessa outra Parte Contratante.

4. Os representantes e equipe estarão sujeitos às leis e regulamentações em vigor da outra Parte Contratante e de acordo com essas leis e regulamentos:

a) cada Parte Contratante concederá, com base no princípio da reciprocidade e com o mínimo de atraso, as autorizações de emprego, vistos de visitante ou outros documentos similares necessários aos representantes e equipe referidos no parágrafo 3 do presente Artigo; e

b) ambas as Partes Contratantes facilitarão e acelerarão a exigência de autorizações de emprego para o pessoal que executa certas tarefas temporárias que não excedam noventa (90) dias.

5. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito, direta ou, discricionariamente, por intermédio de agentes, de efetuar a venda de transporte aéreo e dos seus produtos e serviços auxiliares no território da outra Parte Contratante. Para tal efeito, as empresas designadas terão o direito de utilizar os seus próprios documentos de transporte. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de vender, e qualquer pessoa será livre para comprar, o transporte e os seus produtos e instalações auxiliares necessários para o fornecimento de transporte aéreo em moeda local ou em qualquer outra moeda livremente conversível.

6. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de pagar as despesas locais no território da outra Parte Contratante em moeda local ou, desde que de acordo com os regulamentos locais sobre moedas, em quaisquer moedas livremente conversíveis.

7. Cada Parte Contratante aplicará o Código de Conduta elaborado pela Organização da Aviação Civil Internacional para regulamentar e operar os Sistemas de Reserva de Computadores no seu território, de acordo com outros regulamentos e obrigações aplicáveis aos Sistemas de Reserva de Computadores.

8. As empresas aéreas designadas terão o direito de efetuar seus próprios serviços de

apoio em solo no que se refere às operações de check-in de passageiros no território da outra Parte Contratante. Este direito não inclui os serviços de apoio em solo no lado ar e só estará sujeito a restrições resultantes de requisitos de segurança aeroportuária e infra-estrutura aeroportuária. Sempre que as considerações de segurança operacional e de segurança da aviação impedirem o exercício do direito mencionado no presente parágrafo, tais serviços de apoio em solo devem ser disponibilizados sem preferência ou discriminação a qualquer empresa aérea que preste serviços aéreos internacionais similares.

9. Com base na reciprocidade e adicionalmente ao direito concedido pelo parágrafo 8 deste Artigo, cada empresa aérea designada de uma Parte Contratante terá o direito de selecionar no território da outra Parte Contratante qualquer agente, entre os agentes de apoio concorrentes autorizados pelas autoridades competentes dessa outra Parte Contratante, para a prestação, total ou parcial, de serviços de apoio em solo.

10. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão também ser autorizadas a prestar serviços de apoio em solo previstos no parágrafo (8) deste Artigo, no todo ou em parte, para outras empresas aéreas que servem o mesmo aeroporto no território da outra Parte Contratante.

11. As empresas aéreas designadas e os fornecedores indiretos de transporte de carga de ambas as Partes Contratantes serão autorizados sem restrições a empregar, em conexão com o Transporte Aéreo Internacional, qualquer transporte de superfície para Carga de ou para qualquer ponto no território das Partes Contratantes ou em terceiros países, incluindo de e para todos os aeroportos com instalações aduaneiras e para transportar carga em caução de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis. Essas cargas, quer se movam por superfície ou por via aérea, terão acesso ao processamento e instalações aduaneiras dos aeroportos. As empresas aéreas designadas podem optar por realizar o seu próprio transporte de superfície ou através de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e prestadores indiretos de transporte aéreo de carga. Esses serviços intermodais de carga podem ser oferecidos a um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos a erro quanto aos fatos relativos a esse transporte.

12. Em conexão com transporte aéreo internacional, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante serão autorizadas a prestar serviços de transporte de passageiros em seu próprio nome, através de acordos de cooperação com prestadores de transporte de superfície detentores da autoridade apropriada para fornecer esse transporte de superfície de e para qualquer ponto nos territórios das Partes Contratantes e para além deles. Os provedores de transporte de superfície não estarão sujeitos às leis e regulamentações que regem o transporte aéreo, com a única base de que esse transporte de superfície é mantido por uma empresa aérea sob seu próprio nome. Esses serviços intermodais podem ser oferecidos a um preço único para o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os passageiros não sejam induzidos a erro quanto aos fatos relativos a esse transporte. Os prestadores de serviços de transporte de superfície terão a discricionariedade de decidir se desejam ou não celebrar os acordos de cooperação acima referidos. Ao decidir sobre qualquer acordo em particular, os fornecedores de transporte de superfície podem considerar, entre outras coisas, o interesse dos consumidores e restrições técnicas, econômicas, de espaço ou de capacidade.

13. Cada empresa aérea pode, na operação de serviços ao abrigo do presente Acordo, utilizar suas próprias aeronaves ou aeronave que tenha sido arrendada ("*dry lease*"), subarrendada, alugada por hora ("*interchange*" ou "*lease for hours*") ou arrendada com tripulação, seguro e manutenção, através de

um contrato celebrado entre empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes ou de países terceiros, observando as leis e regulamentos de cada Parte Contratante e o Protocolo sobre a Emenda à Convenção (Artigo 83 *bis*). No caso de intercâmbio, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes celebrarão um acordo específico que estabeleça as condições de transferência de responsabilidade pela segurança operacional, conforme previsto pela Organização da Aviação Civil Internacional.

14. Todas as atividades acima referidas serão realizadas de acordo com as leis e regulamentos vigentes no território da outra Parte Contratante.

Artigo 14
Transferência de fundos

1. Cada Parte Contratante concede às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante o direito de transferir livremente o excesso de receitas sobre as despesas obtidas por essas empresas aéreas no seu território em relação à venda de transporte aéreo, venda de outros produtos e serviços auxiliares necessários para a prestação de serviços de transporte aéreo, bem como os juros comerciais auferidos nessas receitas (incluindo os juros recebidos sobre os depósitos aguardando transferência). Essas transferências serão efetuadas em qualquer moeda conversível, de acordo com a regulamentação cambial da Parte Contratante em cujo território as receitas são acumuladas e não estão sujeitas a quaisquer taxas administrativas ou de câmbio, exceto as normalmente efetuadas pelos bancos para a realização de tais conversões e remessas. Tal transferência será efetuada com base nas taxas de câmbio oficiais ou, se não existir uma taxa de câmbio oficial, essas transferências serão efetuadas com base nas taxas de câmbio de mercado em vigor para os pagamentos correntes.

2. Se uma Parte Contratante impuser restrições à transferência de excesso de receitas sobre as despesas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, esta terá o direito de impor restrições recíprocas às empresas aéreas designadas da primeira Parte Contratante.

3. Todas as atividades acima referidas estarão sujeitas às leis e regulamentações aplicáveis em vigor no território da respectiva Parte Contratante. As disposições do presente artigo não isentam as transportadoras aéreas de ambas as Partes Contratantes dos encargos, contribuições e impostos a que estão sujeitos de acordo com as leis e regulamentos em vigor no território da respectiva Parte Contratante.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes Contratantes para evitar a dupla tributação ou, no caso de haver um acordo especial que regule a transferência de fundos entre as duas Partes Contratantes, tal acordo prevalecerá.

**Artigo 15**
Aprovação de horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante submeterão à aprovação da Autoridade Aeronáutica da outra Parte Contratante, pelo menos trinta (30) dias antes da inauguração dos seus serviços, a previsão dos horários dos serviços pretendidos, especificando a frequência, o tipo da aeronave e período de validade. Este requisito aplica-se igualmente a qualquer modificação dos horários.

2. Se uma empresa aérea designada desejar operar voos *ad hoc* suplementares aos

abrangidos no quadro de horários aprovado, deve obter autorização prévia da Autoridade Aeronáutica da Parte Contratante interessada, que dará consideração positiva e favorável a tal pedido. Tais solicitações deverão ser normalmente apresentados pelo menos cinco (5) dias úteis antes da operação de tais voos. Em casos individuais, os pedidos podem ser permitidos com um prazo mais curto do que o normalmente exigido.

**Artigo 16**
Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá que as tarifas sejam estabelecidas por cada empresa aérea designada com base em considerações comerciais de mercado. Nenhuma das Partes Contratantes exigirá, das empresas aéreas designadas, que consultem outras empresas aéreas sobre as tarifas que cobram ou propõem cobrar nem que apresentem tarifas para aprovação.

2. Cada Parte Contratante pode exigir o registro junto das suas Autoridades Aeronáuticas de tarifas cobradas de ou para o seu território por empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes.

3. Salvo disposição em contrário do presente Acordo, nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir a inauguração ou a continuação de uma tarifa (preço) proposto a ser cobrado ou cobrado por uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes para transporte aéreo internacional.

4. Se uma Parte Contratante considerar que uma tarifa (preço) proposta por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante pode configurar prática predatória ou anticompetitiva, ela deve solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante sobre as razões de sua dissatisfação tão logo seja possível. Tais consultas devem ocorrer em até 30 dias após o recebimento da solicitação, e as Partes Contratantes devem cooperar em garantir as informações necessárias para a resolução fundamentada da questão.

**Artigo 17**
Intercâmbio de informações

1. As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes trocarão informações, mediante solicitação, tão rapidamente quanto possível, no que se refere às autorizações em vigor concedidas às respectivas empresas aéreas designadas para prestarem serviço para o território da outra Parte Contratante ou através ou a partir desse território. Isto incluirá cópias de certificados e autorizações atuais para serviços nas rotas propostas, juntamente com emendas ou ordens de isenção.

2. As Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes fornecerão ou solicitarão à sua empresa aérea ou empresas aéreas designadas que forneçam às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, estatísticas periódicas ou outras estatísticas sobre o tráfego levantado e descarregado no território dessa outra Parte Contratante, conforme for razoavelmente exigido.

**Artigo 18**
Consultas

1. Dentro do espírito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de tempos em tempos com vista a assegurar a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, e qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo ou sobre o cumprimento deste Acordo.

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 4, 10, 12 e 16, essas consultas, que podem ser realizadas por discussão ou correspondência, começarão no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de recepção do pedido, salvo acordo em contrário entre ambas as Partes Contratantes.

**Artigo 19**
Solução de controvérsias

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

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

**Artigo 20**
Emendas ao acordo

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente alterar qualquer disposição do presente Acordo, essa emenda deverá ser acordada em conformidade com o disposto no Artigo 18, e entrará em vigor em conformidade com o procedimento previsto no Artigo 23 deste Acordo.

2. Respeitadas às alterações necessárias acordadas por ambas as partes, o presente Acordo será considerado como emendado pelas disposições de qualquer convenção internacional ou acordo multilateral que se torne vinculante para ambas as Partes Contratantes.

**Artigo 21**
Registro

O presente Acordo e quaisquer alterações ao mesmo serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional.

**Artigo 22**
Denúncia

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá, em qualquer momento, notificar por escrito e por via diplomática à outra Parte Contratante sobre a sua decisão de denunciar o presente Acordo. Essa notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo cessará doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada por acordo antes do término desse prazo.

2. Na falta de aviso de recepção de uma notificação de denúncia por parte da outra Parte Contratante, a notificação será considerada recebida por ela quatorze (14) dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

**Artigo 23**
Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da última Nota diplomática escrita que confirme que todos os respectivos procedimentos internos necessários para a entrada em vigor foram completados pelas Partes Contratantes.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo em dois exemplares nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos e cada Parte Contratante conserva um original em cada língua para execução. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

Feito em Brasília no dia 16 do mês de março do ano 2017.

| PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL | PELO GOVERNO DOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS |
| --- | --- |

**ANEXO**

QUADRO DE ROTAS

Seção 1:

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas pelos Emirados Árabes Unidos:

| **PONTOS AQUÉM** | **DE** | **PONTOS INTERMEDIÁRIOS** | **PARA** | **PONTOS ALÉM** |
|---|---|---|---|---|
| Quaisquer pontos | Quaisquer pontos nos EAU | Quaisquer pontos | Quaisquer pontos no Brasil | Quaisquer pontos |

Seção 2:

Rotas a serem operadas pelo Brasil:

| **PONTOS AQUÉM** | **DE** | **PONTOS INTERMEDIARIOS** | **PARA** | **PONTOS ALÉM** |
|---|---|---|---|---|
| Quaisquer pontos | Quaisquer pontos Brasil | Quaisquer pontos | Quaisquer pontos nos EAU | Quaisquer pontos |

Operação dos Serviços Acordados

1. As empresas aéreas designadas por ambas as Partes Contratantes podem, em qualquer ou em todos os voos e à sua escolha, operar em uma ou em ambas as direções; servir pontos intermediários e além nas rotas em qualquer combinação e em qualquer ordem; omitir escalas em qualquer ou em todos os pontos intermediários ou além, desde que esses serviços sirvam um ponto no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea; terminar os seus serviços no território da outra Parte Contratante e/ou em qualquer ponto além desse território, desde que não sejam exercidos direitos de tráfego de sétima liberdade; servir pontos dentro do território de cada Parte Contratante em qualquer combinação, desde que não sejam exercidos direitos de Cabotagem; transferir tráfego de qualquer aeronave utilizada por elas para qualquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto ou pontos da rota; combinar números de voo diferentes dentro de uma operação de aeronave; e usar aeronaves próprias ou arrendadas.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão exercer, em qualquer tipo de serviço (passageiro, carga, separadamente ou em combinação), exercer direitos plenos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdade, de/para quaisquer pontos no Quadro de Rotas acima.

3. Não obstante o disposto no parágrafo 2 acima, o exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade via Europa e América do Norte para serviços em combinação estará sujeito a um acordo entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

# اتفاقية

# بين

# حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

# و

# حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

# في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

**تمهيد**

إن حكومة حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944؛ (المشار اليها فيما بعد "بالمعاهدة")

رغبة منهما بعقد اتفاقية تنسجم مع و تكمل المعاهدة المشار اليها بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما لأهمية النقل الجوي كوسيلة لإنشاء وتعزيز أواصر الصداقة والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين؛

ورغبة منهما في تسهيل تطوير فرص النقل الجوي العالمي؛

اتفقتا على ما يلي:

## المادة 1 – التعاريف

1- لأغراض هذه الاتفاقية، و ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، عبارة:

أ. "**سلطات الطيران**" فيما يخص حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية، الوكالة الوطنية للطيران المدني، وفيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني، ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

ب. "**الخطوط المتفق عليها**" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من جمهورية البرازيل الاتحادية و دولة الإمارات العربية المتحدة وما وراءهما، من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛

ج. "**الاتفاقية**" تعني هذه الاتفاقية، والملحق المحرر تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملحق؛

د. "**خط جوي**" و "**خط جوي دولي**"و"**مؤسسة نقل جوي**" و "**الهبوط لأغراض غير تجارية**" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (96) من المعاهدة؛

هـ. "**الملحق**" يتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة 20 من هذه الاتفاقية؛

و. "**الشحن**" يشمل البريد؛

ز. "**المعاهدة**" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، والتعريف يشمل:

(1) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة 94 (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ و

(2) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة 90 من المعاهدة، طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ح. "**مؤسسات النقل الجوي المعينة**" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛

ط. "**التعرفات**" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعرفات بموجبها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ي. "**الإقليم**" بالنسبة إلىدولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛

ك. "**رسوم الاستخدام**" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛

2- يعتبر الملحق لهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها.

3- لتطبيق هذه الاتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام المعاهدة، حيث تنطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

## المادة 2 – منح الحقوق

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبلهمن تشغيل الخدمات المتفق عليها.

2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية :

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه.

ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخرلأغراض غير تجارية، و

ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرضتحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع،بشكل منفصل أو مجتمع،أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.

3- إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة 3، بالحقوق المحددة في الفقرة 2(أ) و2(ب) من هذه المادة.

4- ليس في نص هذه الاتفاقيةما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينةالتابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

5- إذا تعذر على إحدىمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.

6- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

## المادة 3 - التعيين والترخيص

1- يحق لكلا الطرفين المتعاقدين تعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لهم سحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو استبدالمؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضمن هذا التعيين تحديد نطاق التخويل الممنوح لكل مؤسسة نقل جوي فيما يتعلق بتشغيل الخط الجوي لمتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتابمن خلال القنوات الدبلوماسية.

2- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أوالتبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو(المؤسسات)المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط انفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.

3- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل انجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوطالجوية الدولية طبقا لأحكام المعاهدة.

4- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة

مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق المنصوص إليهافي الفقرة 2(ج) من المادة 2في هذه الاتفاقية، في حال لم يقتنع الطرف المتعاقد من أن مؤسسة النقل الجوي المعينة تأسست ويقع مقر عملها الرئيسي في إقليم الطرف المتعاقد الذي عينها وأن إدارتها التنظيمية الفعليةفي يد ذلك الطرف المتعاقد وأن الطرف الذي عينها ممتثل للأحكام المنصوص عليها في المادة 10 (سلامة الطيران) والمادة 12 (أمن الطيران).

5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقا لأحكام المادة (15) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

## المادة 4 – إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل

1- يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستهاللحقوق المحددة في المادة 2(ج) من المادة 2 هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائما من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقا للشروط الموضوعة بموجب هذه الإتفاقية؛ أو

ج. في حال لم تقتنع سلطات الطيران من أن مؤسسة النقل الجوي المعينة تأسست ويقع مقر عملها الرئيسي في إقليم ذلك الطرف الذي عينها وأن إدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها ؛ أو

د. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة 19 من هذه الاتفاقية؛

هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد في الالتزام بالأحكام المنصوص عليها في المادة 10 (السلامة) والمادة 12(أمن الطيران).

2- ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد

الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة 18.

3- إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة 19.

## المادة 5 – المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1- يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التناقس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.

2- يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.

3- لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو طرازها في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.

4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من المعاهدة.

5- لا يفرض طرف متعاقد على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أي متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

## المادة 6 – الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- يعفي كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم التفتيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرت وتجهيزاتها المعتادة ووقودها وزيوتها ومعدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار

بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على أشياء مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والأشياء الأخرى المعدة والمستخدمة حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها، إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي والزى الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة لأغراض الحجز وإصدار التذاكر وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعينة دون مقابل.

2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة بشرط:

أ. إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من قبل أو باسممؤسسة النقل الجوي المعينةالتابعة للطرف المتعاقد الآخر؛

ب. بقائها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.

ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مع كونها معدة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛

سواء استخدمت أو استهلكت هذه المواد كلياً أوجزئياً ضمن إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

3- لايجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد الآخر.وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينةالتابعةلأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو(مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتعمؤسسة النقل

الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو(الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 7 – تطبيق القوانين واللوائح الوطنية

1- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقةبدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحة جوية دولية من إقليمه،أو المتعلقة بملاحة وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.

2- تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أومغدرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.

3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي لمعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

4- يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرضلرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائبالأخرى المماثلةالأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

## المادة 8 – المشاركة بالرمز

1- يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.

2- يجب ان تكون ترتيبات المشاركة بالرمز الواردة في هذه المادة متوافقة مع اللوائح والقوانين التابعة للطرفين المتعاقدين والتي من الممكن تقييدها لدى السلطات المعنية لدى الطرفين المتعاقدين.

3- يشترط ان يكون لدى جميع مؤسسات النقل الجوي العاملة ضمن ترتيبات المشاركة بالرمز حقوق النقل الجوي و/أو حقوق التوجيه و/أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.

4- في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مباعة، التأكد منأنالشاري يعلم تماما مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجويالتي هي طرف العلاقة التعاقدية مع الشاري.

5- يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسير تلك الخدمات بصورة حصرية بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 9 – شهادات الكفاءة الجوية وصلاحية الطيران

1- تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة منأي من الطرفين المتعاقدينسارية المفعول من قبل الطرفالمتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

2- يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

3- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافا عن الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب المعاهدة، وأن يكون هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة 10(2)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 18،وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرض يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الاتفاقية.

## المادة 10 – سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص مرافق الطيران أو طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في المجالات المذكورة في الفقرة (1) وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة 4(1) من هذه الاتفاقية.

3- وفقاً للمادة 16 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي أو نيابة عن مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم طرف متعاقد آخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرةالمعنية ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها، واستيفائها للمعايير المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة بما في ذلك الالتزامات الواردة في المادة 33 من المعاهدة (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية

الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد لطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف لمتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرات (2) أو (6) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

8- بالإشارة الى الفقرة (2) من هذه المادة، في حال اثبات عدم التزام احد الطرفين المتعاقدين بمعايير المنظمة الدولية للطيران المدني بعد انتهاء المدة المتفق عليها، يجب ابلاغ الأمين العام لمنظمة الدولية للطيران المدني. كما ينبغي ابلاغ الأمين العام عن أي تسوية تبعاً لهذا الموضوع.

## المادة 11 – رسوم الاستخدام

1- يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسئولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى دون تمييز. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.

2- ان رسوم الانتفاع المفروضة على شركات طيران الطرف الآخر قد تعكس،ولكن لاتتجاوز ،التكلفة الكاملة التي تتحملها سلطات أوهيئات فرض الرسوم المختصة لتوفير التسهيلات والخدمات الملائمة الخاصة بالمطار وبيئة المطار والملاحةالجوية وأمن

الطيران وذلك في المطار أو داخل نظام المطار .ويمكن أن تشمل هذه التكاليف الكاملة عائدا معقولا على الأصول بعد استهلاك القيمة .وتقدم التسهيلات والخدمات التي تتحددلها الرسوم وذلك على أساس فعال واقتصادي.

3- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى بذلك من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات.

4- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسئولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم. ويقوم كل طرف بتشجيع سلطات فرض الرسوم المختصة على توجيه اخطار مدته معقولة للمنتفعين فيما يخص أية مقترحات بشأن تغيير رسوم الانتفاع بغية تمكين المنتفعين من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل فرض الرسوم.

## المادة 12 – أمن الطيران

1- انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان ان التزامهما اتجاه بعضهمالتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروعيشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

2- ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاءغير المشروع علىالطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971 وبروتوكولها التكميلي الخاص مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي اتفاقية أخرى أو بروتوكول ينظم أمن الطيران المدني يصبح ملزمة لكلا الطرفين

لمتعاقدين.

3- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

4- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني ولمعينةكملاحق للمعاهدة.

5- بالإضافة إلى ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسيةأو إقامتهم الدائمةفي إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهماالعمل طبقاًلأحكام أمن الطيران المذكورة.

6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 4 أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر،للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.

7- على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبةفي إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

8- في حالة حدوث حادثأو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع علىطائرات مدنية أو أيةأفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثةأو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

9- يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخلي غير مشروع وهي على أرضه بقائها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطواقمها.

10- عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد

الأول أن تطلبإجراء مشاورات مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ استلام احد الطرفين المتعاقدين طلب المشاورات. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساسا لتطبيق الفقرة (ـَ) من المادة 4 من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالاتالطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت في أي وقت. ويجب وقف أي إجراء طبقا لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخربالتقييدبالأحكام الأمنية لهذه المادة.

## المادة 13 – النشاطات التجارية

1- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتبلها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلاتالأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.

2- يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

3- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجات الجهاز الوظيفي من المندوبين والموظفين المذكورة في الفقرة 2 من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في ذلك الطرف المتعاقد.

4- يخضع الممثلون والعاملون للقوانين والقواعد التنظيمية السارية الخاصة بالطرف الآخر وذلك بصورة تتفق مع تلك القوانين والقواعد:

أ. يمنح كل طرف متعاقد،على أساس المعاملة بالمثل وبأقل قدر من التأخير،تصاريح العمل المطلوبة أو تأشيرات الزيارة أو غيرذلك من الوثائق المماثلة لممثلي شركةالطيران وعامليها المشار اليهم في الفقرة3من هذه الما دة؛ و

ب. يسهل الطرفان ويسارعان بتحقيق مقتضيات تصاريح العمل للعاملين الذين يؤدون بعض المهام المؤقتة لاتستغرق أكثرمن تسعين (90) يوماً.

5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ماتراه مناسبا، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام

وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات اللازمة لتوفير خدمات النقل الجويبالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر.

6- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.

7- يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تطبيق مبادئ السلوك المحددة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني لتنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي داخل إقليمه، بما يتفق مع اللوائح والالتزامات الأخرى ذات الصلة فيما يتعلق بأنظمة الحجز الآلي.

8- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بإجراءاتها الخاصة بالمناولة الأرضية من حيث عمليات التدقيق للركاب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة هبوط أو إقلاع الطائرة كما أنه يخضع للقيود التي تفرضها متطلبات السلامة في المطار والأمن والبنية التحتية للمطار. وعندما تحول اعتبارات السلامة والأمن دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، تتاح خدمات المناولة الأرضية دون تفضيل أو تمييز لأي مؤسسة نقل جوي تقدم خدمات جوية دولية مشابهة.

9- على أساس تبادلي وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (8) من هذه المادة، يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تختار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أي وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمعتمدين لدى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من أجل توفير خدمات المناولة جزئياً أو كلياً.

10- يجوز السماح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أيضاً أن توفر خدمات المناولة الأرضية المبينة في الفقرة (8) من هذه المادة جزئياً أو كلياً لمؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تخدم نفس المطار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

11- يحق لمؤسسات النقل الجوى المعينة و العارضين غير المباشرين لخدمات الشحن الجوى للطرفين المتعاقدين ودون أي قيود استخدام أي من وسائل النقل السطحى للشحن الجوى من و الى نقاط فى اقليمى الطرفين المتعاقدين أو فى اقليم طرف ثالث بما فى ذلك النقل من و الى كل المطارات ذات التسهيلات الجمركية ويشمل، كلما كان ذلك ينطبق، حق ترحيل الشحن الجوى داخل حظيرة جمركية وفقاً للقوانين و النوائح السارية. مثل هذا الشحن اذا كان منقولاً على السطح او الجو توفر له تسهيلات الجمارك والمعاملات الأخرى. يجوز لمؤسسات النقل الجوى المعينة ان تختار ان تقوم بنفسها بتوفير النقل السطحى او ان توفره عن طريق ترتيبات مع ناقلين بالسطح بما فى ذلك نقل سطحى تديره ناقلة جوية اخرى و وكلاء غير مباشرين للشحن الجوى. مثل خدمات النقل متعدد الوسائط هذه يمكن ان

تعرض بسعر واحد شامل للنقل الجوى و السطحى بشرط ان لا يضلل الشاحنون فيما يتعلق بهذا النوع من الشحن.

12- فيما يتعلق بالنقل الجوى الدولي، يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد ان تعرض خدمات الركاب باسمها عن طريق ترتيبات تعاونية مع مقدمى خدمات النقل السطحى و التى تحمل التصاريح اللازمة لتوفير النقل السطحى من و الى اى نقطة فى اقليى الطرفين المتعاقدين و فيما وراء. لا يخضع موفرى خدمات النقل السطحى للقوانين و اللوائح المنظمة للنقل الجوى على الأساس الوحيد ان مثل هذه النقل السطحى معروض بواسطة مؤسسة نقل جوى تحت اسمها. مثل خدمات النقل متعدد الوسائط هذه يمكن ان تعرض بسعر واحد شامل للنقل الجوى و السطحى بشرط ان لا يضلل الركاب فيما يتعلق بهذا النوع من النقل. يكون لمقدمى خدمات النقل السطحى ان يتخذوا قرارهم ان كانو يرغبون فى الدخول فى الترتيبات التعاونية المشار اليها اعلاه. فى حالة اختيارهم لهذه الترتيبات، على مقدمى خدمات النقل السطحى الأخذ فى الإعتبار، ضمن عوامل اخرى، مصلحة المستهلكين والاعتبارات الفنية والإقتصادية وقيود السعة أو الطاقة.

13- يجوز لكل مؤسسة نقل جوي، عند تشغيل الخدمات المذكورة في هذه الاتفاقية، ن تستخدم طائراتها أو طائرات مستأجرة ("الاستئجار بدون طاقم") أو مستأجرة بالباطن أو مؤجرة لساعات ("بالتبادل" أو "الاستئجار بنظام الساعات")، أو مستأجرة بطاقمها والتأمين والصيانة ("الاستئجار بالطاقم") عن طريق عقد بين مؤسسات النقل الجوي لأي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات نقل جوي لدول ثالثة أخذاً بالاعتبار القوانين واللوائح لكلا الطرفين المتعاقدين والبروتوكل الخاص بتعديل المعاهدة (المادة 83 مكرر). في حال التبادل، يجب على سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين ابرام اتفاقية خاصة تنشأ بموجبها شروط تحويل المسؤولية الخاصة بالسلامة كما هو منصوص عليه لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

14- تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 14 – تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها لتوفير خدمات النقل الجوي إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات (بما في ذلك الإيرادات المتحصلة من الايداعات التي في قيد التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقا للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق

تلك الإيرادات في إقليمه والتي لا تخضع لأي رسوم إدارية أو رسوم تحويل باستثناء الرسوم التي تطلبها المصارف لاجراء عمليات التحويل هذه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية. و في حالة عدم وجود اسعار صرف رسمية، تتم هذه التحويلات على اساس اسعار الصرف السائدة للدفعيات الجارية.

2- إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويل فائض الإيرادات على المصروفات بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر، يجوز للطرف الآخر فرض قيود مماثلة على أساس المعاملة بالمثل على مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف الأول.

3- تخضع جميع النشاطات المذكورة أعلاه للقوانين واللوائح المطبقة في إقليم الطرف المتعاقد المعني. لا تعفي أحكام هذه المادة مؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين من الرسوم والضرائب والمساهمات التي تفرضها القوانين واللوائح المطبقة في إقليم الطرف المتعاقد المعني.

4- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

## المادة 15 - الموافقة على جداول الرحلات

1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جدول رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها خلال مدة لا تقل عن ثلاثون (30) يوماً قبل افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع.وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.

2- إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعينة أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقة بجداول رحلات المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر المعني، الذي يتعين عليه بدوره أن يقوم بدراسة الطلب إيجابياً. يجب تقديم مثل هذه الطلبات خلال مدة لا تقل عن خمسة (5) أيام عمل من بدء تشغيل هذه الرحلة. يسمح، في حالات فردية، بتقديم الطلبات خلال خلال مدة تقل عن المدة المطلوبة عادة.

## المادة 16 - التعرفات

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينةبتحديد التعرفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها أو تقديم التعرفات للموافقة.

2- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب تسجيل التعرفة التي تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعادقدين من وإلى إقليمه أو المغادرة منه.

3- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين،باستثناء ما ينص عليه خلافا لذلك في هذه الاتفاقية، اتخاذ إجراء أحادي الجانبلمنع البدء أو استمرارية التعرفات المقترح تقاضيها أو التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.

4- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها له مؤسسة النقل الجوي لمعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي قد تشكل ممارسات ضد التنافسية أو ممارسات افترسية،جازلهاأنتطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون فيتوفير المعلومات الضرورية لاتخاذالحلول المعقولة حول الموضوع.

## المادة 17 - تبادل المعلومات

1- على سلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.

2- على سلطات الطيران المدني التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود أو تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبلها أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر،بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

## المادة 18 - المشاورات

1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعةللطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر

وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أوتفسير أوتطبيق أو تعديل أو الالتزام بهذه الاتفاقية إذا اقتضى الأمر ذلك.

2- مع مراعاة المواد 4 و 10و 12 و16، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة أو كتابة، في غضون ستون (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

## المادة 19 – تسوية النزاعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض والمشاورات.

2- إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات، وجب تسوية الخلاف من خلال القنوات الدبلوماسية.

## المادة 20 – تعديل الاتفاقية

1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقا لأحكام المادة 18 ويدخل حيز التنفيذ وفقاً لإجراءات المصادقة المشار اليها في المادة 23 من هذه الاتفاقية.

2- تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة التي اتفق عليها الطرفان، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

## المادة 21 – تسجيلالاتفاقية

يجب تسجيل هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

## المادة 22 – إنهاء الاتفاقية

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية

للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار،إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.

2- وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

## الملحق

## جدول الطرق

**القسم 1:**

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

| نقاط قبل | من | نقاط متوسطة | إلى | نقاط فيما وراء |
|---|---|---|---|---|
| أي نقاط | أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة | أي نقاط | أي نقاط في البرازيل | أي نقاط |

**القسم 2:**

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية البرازيل:

| نقاط قبل | من | نقاط متوسطة | إلى | نقاط فيما وراء |
|---|---|---|---|---|
| أي نقاط | أي نقاط في البرازيل | أي نقاط | أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة | أي نقاط |

**تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها**

1- يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريد؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء شريطة أن تخدم هذه الخدمات نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسات النقل الجوي هذه؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم شريطة عدم ممارسة حقوق النقل بالحرية السابعة؛ وأن تخدم النقاط الواقعة داخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بأي تشكيلة كانت شريطة الا تأخذ في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاب أو بريد أو شحن

لقاء أجر الى نقطة أخرى داخل إقليم ذللك الطرف المتعاقد الآخر؛ وأن تنقل حركتها المرورية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى لها في أي نقطة أو نقاط على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة.

2- تمارس الناقلات الجوية المعينة من قبل الطرفين عند تشغيلها للخطوطالمتفق عليها و لأي نوع من تلك الخدمات (ركاب أو شحن كل على حده أو مجتمعين) حقوق النقل الجوي وفق الحرية الثالثة والرابعة والخامسة والسادسةمن والى أي نقاط في جدول الطرق أعلاه.

3- بخلاف ما تنص عليه الفقرة 2 أعلاه، تخضع ممارسة حقوق النقل وفق الحرية الخامسة عبر أوروبا وأمريكا الشمالية لخدمات مجتمعة الى الاتفاق بين سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين.

## المادة 23 – دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ من تاريخ آخر إخطار يتم استلامه عبر القنوات الدبلوماسية بأن الطرفين المتعاقدين قد استوفيا إجراءاتهما الداخلية لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعاعلى هذه الاتفاقية المحررة على نسخ أصلية باللغة العربية والبرتغالية والإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ.في حالة الإختلاف في التفسير، يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في .....برازيليا..... في هذا اليوم الخميس من شهر مارس عام2017م.

**عن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية**
**ألويزيو نونيس فريرا فيليو**
**وزير العلاقات الخارجية**

**عن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة**
**عبدالله بن زايد آل نهيان**
**وزير الخارجية والتعاون الدولي**

# AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

Preamble

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

the Government of the United Arab Emirates
(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 conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Agree as follows:

## Article 1
Definitions

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

a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the Federative Republic of Brazil, the National Civil Aviation Agency – ANAC; and in the case of the Government of United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the Federative Republic of Brazil and the United Arab Emirates for the transport of passengers, baggage and cargo, separately or in any combination;

c) "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;

d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) "Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;

f) "Cargo" includes mail;

g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

h) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

i) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

k) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;

2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

**Article 2**
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate the agreed services.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights;

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

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

c) to make stops in the territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage, and cargo, separately or in any combination, while operating the agreed services.

3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party.

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

6. The designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

**Article 3**
Designation and authorization

1. The Contracting Parties shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the agreed services. Designations and any changes thereto shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the designated airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an airline 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 authority in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in paragraph 2 (c) of Article 2 of this Agreement, in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that the designated airline is established and has its principal place of business in the territory of the designating Contracting Party and effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline and that the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 10 (Safety) and Article 12 (Aviation Security).

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

**Article 4**

Revocation and limitation of operating authorization

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2(c) of Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or

b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

c) in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that the designated airline is established and has its principal place of business in the territory of the designating Contracting Party and effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline; or

d) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement; or

e) in case the Contracting Party designating the airline does not comply with the provisions set forth in Article 10 (Safety) and Article 12 (Aviation Security).

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such

right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

**Article 5**

Principles governing operation of agreed services

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the designated airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each designated airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the agreed services.

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

5. Neither Contracting Party shall impose on the designated airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

**Article 6**

Customs duties and other charges

1. Each Contracting Party exempts the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes, inspection fees and other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such designated airline operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the designated airline for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph

(1) of this Article which are:

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

b) retained on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that territory;

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

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to 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. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

**Article 7**

Application of national laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, baggage, crew and cargo transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into and departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the designated airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

4. Passengers, baggage, and Cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

**Article 8**
Code sharing

1. The designated airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.

2. The code sharing arrangements mentioned in this Article shall comply with the laws and regulations of both Contracting Parties and may be subject to submission to the relevant authorities of both Contracting Parties.

3. All airlines in these arrangements shall have the underlying traffic rights, routing rights and/or authorizations.

4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made 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.

5. The designated airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contacting Party, provided that such services are operated exclusively by an airline or airlines of the other Contracting Party.

**Article 9**
Certificates of airworthiness and competency

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

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

**Article 10**
Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such areas referred to in paragraph (1) that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment and if they conform to the standards established at that time pursuant to the Convention, notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the same Convention (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such 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 Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, 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. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

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

**Article 11**
User charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are non-discriminatory. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full costs may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed, on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

4. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the designated airlines using the services and facilities provided. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

**Article 12**
Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. 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, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September, 1971, its *Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation,* signed at Montreal on 24 February 1988, and any other Convention or Protocol governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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 relevant threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention.

5. In addition, the Contracting Parties 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.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.

7. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

**Article 13**
Commercial activities

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph (2) of this Article may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of such other Contracting Party.

4. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (3) of this Article; and

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

5. The designated airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary

products and facilities in the territory of the other Contracting Party. For this purpose, the designated airlines shall have the right to use its own transportation documents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities required for the provision of air transportation in local currency or in any other freely convertible currency.

6. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies.

7. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

8. The designated airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

9. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (8) of this Article, each designated airline of one Contracting Party shall have the right to select in the territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.

10. The designated airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph (8) of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the territory of the other Contracting Party.

11. Designated Airlines and indirect providers of Cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Transportation any surface transportation for Cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport Cargo in bond under applicable laws and regulations. Such Cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of Cargo air transportation. Such intermodal Cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

12. In connection with international air transport, the Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the Territories of the Contracting Parties and beyond.

Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers shall have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

13. Each airline may, in operating services under this Agreement, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease"), subleased, rented by the hour ("interchange" or 'lease for hours"), or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Contracting Party or third countries, observing the laws and regulations of each Contracting Party and the Protocol on the Amendment to the Convention (Article 83 *bis*) In the case of interchange, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the International Civil Aviation Organization.

14. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

**Article 14**
Transfer of funds

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services required for the provision of air transportation as well as commercial interests earned on such revenues (including interests earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Contracting Party.

3. All the above activities shall be subject to the applicable laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Party. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Contracting Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to according to the applicable laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Party.

4. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

**Article 15**
Approval of timetables

1. The designated airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a designated airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights. In individual cases, requests may be permitted on shorter notice than normally required.

**Article 16**
Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs to be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the designated airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge nor to submit fares for approval.

2. Each Contracting Party may require filing with its Aeronautical Authorities, of tariffs charged to or from its territory by designated airlines of both Contracting Parties.

3. Except as otherwise provided in this Agreement, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation may constitute anti-competitive or predatory practice it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue.

**Article 17**
Exchange of information

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information, upon request, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply or request its

designated airline or airlines to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

**Article 18**
Consultations

1. In a spirit of close cooperation, 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, and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 10, 12 and 16, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

**Article 19**
Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

**Article 20**
Amendment of agreement

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall enter into force according to the procedure stated in Article 23 of this Agreement.

2. This Agreement shall, subject to the necessary changes agreed by both parties, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

**Article 21**
Registration

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

**Article 22**
Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

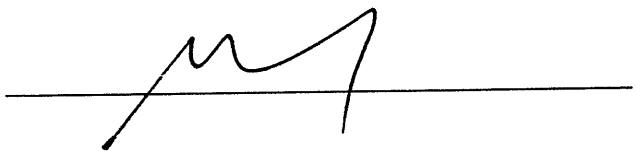
2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**Article 23**
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

In witness whereof the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Portuguese, Arabic and English Languages, all texts being equally authentic and each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Brasília on this 16th day of March of the year 2017.

| FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL | FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES |
| --- | --- |
|  |  |

**ANNEX**

ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the designated airlines of the United Arab Emirates

| POINTS BEHIND | FROM | INTERMEDIATE POINTS | TO | BEYOND POINTS |
|---|---|---|---|---|
| Any points | Any Points in the UAE | Any Points | Any Points in Brazil | Any Points |

Section 2:

Routes to be operated by the designated airlines of Brazil

| POINTS BEHIND | FROM | INTERMEDIATE POINTS | TO | BEYOND POINTS |
|---|---|---|---|---|
| Any points | Any Points in Brazil | Any Points | Any Points in the UAE | Any Points |

Operation of the Agreed Services

1. The designated airlines of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond points, provided that such services serve a point in the territory of the Contracting Party designating the airline; terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory. provided that no seventh freedom traffic rights are exercised; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination provided that no Cabotage rights are exercised; transfer traffic from any aircraft used by them to any of its other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.

2. The designated airlines of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full third, fourth, fifth and sixth freedom traffic rights to/from any points in the above Route Schedule.

3. Notwithstanding paragraph (2) above, the exercise of fifth freedom traffic rights via Europe and North America for combination services shall be subject to agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.