SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
01914
DIVISÃO
DE ATOS
INTERNACIONAIS
1914

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO IRAQUE

O Governo da República Federativa do Brasil

e

Governo da República do Iraque,

aqui chamados de "Partes Contratantes",

Havendo ratificado a Convenção de Aviação Civil Internacional, aberta para assinaturas em Chicago em 7 de dezembro de 1944,

E desejando celebrar um Acordo sobre Serviços de Transporte Aéreo Regular entre seus respectivos territórios,

Havendo, adequadamente, designado Representantes credenciados para esse fim, os quais concordaram com o seguinte:

Artigo 1

(Definições)

1. Para fins do presente Acordo, a menos que estabelecido de outra maneira, os seguintes termos têm os seguintes significados:

a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, o Ministério da Aeronáutica e, no caso do Governo da República do Iraque, o Ministério de Comunicações ou a Organização Estatal de Aviação Civil Iraquiana, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa com poderes de exercer as funções atualmente desempenhadas por essas autoridades;

b) "Serviços Convencionados" significa serviços aéreos regulares para o transporte de passageiros, carga e mala postal nas rotas aqui especificadas;

c) "Convenção" significa a Convenção de Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, incluindo todos os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e quaisquer Emendas feitas à Convenção ou aos seus anexos, de acordo com os Artigos 90 e 94 (a) da Convenção propriamente dita;

d) "Empresa Aérea Designada" significa uma empresa aérea que uma Parte Contratante designou por escrito à outra Parte Contratante, conforme o Artigo 3 do presente Acordo, como sendo uma empresa aérea, destinada a operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo e exercer os direitos estabelecidos neste Acordo e seu Anexo.

e) "Tarifa" significa o preço a ser pago pelo transporte de passageiros e carga e as condições sob as quais este preço se aplica, incluindo preços e condições de agenciamento e outros serviços correlatos, mas excluindo remuneração e condições de transporte de mala postal;

f) "Território", "Serviços Aéreos", "Serviços Aéreos Internacionais", "Empresa Aérea", e "Pouso sem direitos de tráfico" deverão ter, na aplicação do presente Acordo, os significados especificados nos Artigos 2 e 96 da Convenção.

2. Os Anexos, assim como qualquer ato posterior pertinente a este Acordo, deverão ser considerados Parte do Acordo e qualquer referência ao Acordo deverá incluir aqueles documentos, exceto se for expressamente estabelecido de outra forma.

3. Títulos são inseridos neste Acordo e neste Anexo, no topo de cada Artigo ou Seção, com a finalidade de referência e conveniência e não definem, limitam ou descrevem, de forma alguma, a amplitude ou a intenção deste Acordo.

Artigo 2

(Reciprocidade)

As Partes Contratantes concedem, reciprocamente,os direitos especificados no presente Acordo e seu Anexo, para que os serviços aéreos internacionais, aqui discriminados, possam ser estabelecidos.

Artigo 3

(Designação de Empresas Aéreas)

1. Qualquer serviço convencionado pode ser inaugurado imediatamente ou em data posterior, a critério da Parte Contratante, a qual os direitos foram concedidos, porém não antes de:

a) a Parte Contratante, a qual os direitos foram concedidos, houver designado uma empresa aérea de sua nacionalidade, para a rota ou rotas especificadas;

b) a Parte Contratante que concede os direitos houver expedido a necessária permissão de operação à empresa aérea designada de acordo com o estabelecido no parágrafo 2 deste Artigo e no Artigo 6.

2. A empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes pode ser convocada para provar às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante que é capaz de satisfazer os requisitos prescritos nas leis e egulamentos normalmente aplicados por tais autoridades à operação de empresas aéreas internacionais.

3. As Partes Contratantes se reservam o direito de substituir a empresa aérea originalmente designada por outra empresa aérea nacional, informando previamente à outra Parte Contratante. Todas as disposições do presente Acordo e de seu Anexo deverão aplicar-se a empresa aérea designada para substituir a originalmente designada.

Artigo 4

(Facilidades à Navegação Aérea)

1. A fim de evitar práticas discriminatórias e assegurar igual tratamento, fica acordado que:

a) os impostos e as taxas que qualquer Parte Contratante imponha ou permita serem impostos à empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, pelo uso de aeroportos e de outras facilidades, não deverão ser maiores que os impostos e as taxas pagas por suas aeronaves nacionais, engajadas em serviços internacionais similares, pelo uso de tais aeroportos e facilidades;

b) combustíveis, óleos lubrificantes e peças sobressalentes trazidas para o território de uma Parte Contratante ou colocados a bordo da aeronave da outra Parte Contratante no referido território, quer diretamente por uma empresa aérea designada por esta última Parte Contratante, quer por conta de tal empresa, para uso exclusivo de sua própria aeronave nos serviços convencionados, deverão gozar do mesmo tratamento concedido às empresas aéreas nacionais, engajadas em transporte internacional, no que diz respeito a direitos alfandegários, taxas de inspeção e/ou outros direitos e taxas nacionais;

c) aeronaves de uma das Partes Contratantes usadas na operação de serviços convencionados, combustíveis, óleos lubrificantes, equipamentos padronizados e peças sobressalentes para manutenção e reparo das aeronaves, assim como suprimentos de aeronaves, incluindo alimentos, bebidas e fumo, retidos a bordo, deverão ser isentos de direitos alfandegários, taxas de inspeção e direitos ou taxas similares no território da outra Parte Contratante, mesmo quando usados ou consumidos em vôo sobre tal território.

2. As mercadorias mencionadas no parágrafo acima, que gozem de isenção aqui estabelecidas, não podem ser descarregadas da aeronave dentro do território da outra Parte Contratante sem o consentimento de suas autoridades alfandegárias e, quando não forem usadas pelas próprias empresas aéreas, estarão sujeitas ao controle dessas autoridades.

3. Passageiros, bagagens e mercadorias em trânsito através do território de uma Parte Contratante, que permanecerem na área do aeroporto, reservada para eles, deverão estar sujeitos somente ao controle estabelecido para essa área. Bagagens e mercadorias em trânsito direto deverão estar isentas de direitos alfandegários, taxas e impostos.

4. Nenhuma das Partes Contratantes deverá dar preferência à sua própria empresa aérea ou a qualquer outra sobre a empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, na aplicação de seus regulamentos de alfândega, imigração, quarentena e similares ou no uso de aeroportos, aerovias e outras facilidades sob seu controle.

Artigo 5

(Licenciamento)

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de aptidão e licenças expedidas ou revalidadas pelas autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, ainda em vigor, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para fins de operação dos serviços convencionados. As Partes Contratantes se reservam o direito, todavia, de recusar o reconhecimento de certificados de aptidão e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pelas autoridades da outra Parte Contratante ou por outro Estado, para fins de vôo sobre seus próprios territórios.

Artigo 6

(Aplicabilidade de Leis e Regulamentos)

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada em seu território e à saída dele de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional ou à operação e à navegação de tais aeronaves, enquanto nos limites de seu território, deverão se aplicar à aeronave da empresa aérea designada da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada em seu território e à saída dele de passageiros, tripulações ou carga da aeronave (tal como regulamentos, relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena) deverão ser aplicáveis aos passageiros, tripulações ou carga da aeronave da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, enquanto no território da primeira Parte Contratante.

Artigo 7

(Medidas Disciplinares)

1. Cada Parte Contratante se reserva o direito de suspender ou revogar a licença de operação de uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante quando não houver sido satisfatoriamente provado que a propriedade substancial e o controle efetivo de tal empresa aérea estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante.

2. A empresa aérea designada pode ser multada pelas autoridades da outra Parte Contratante, nos termos de sua permissão legal de operação, ou ter sua licença de operação total ou parcialmente suspensa, por

a) em casos de não cumprimento de leis e regulamentos especificados no Artigo 6 deste Acordo e de outras normas governamentais, estabelecidas para o funcionamento das empresas aéreas designadas;

b) quando as aeronaves empregadas nos serviços convencionados não forem pilotadas por nacionais de uma ou de outra das Partes Contratantes, exceto em casos de treinamento de pessoal de vôo por instrutores devidamente autorizados pelas agências responsáveis da Parte Contratante que designa a empresa aérea e durante o período de treinamento;

c) em caso de a empresa aérea, de qualquer forma, deixar de operar conforme as condições prescritas neste Acordo.

3. Em casos de reincidências de violações referidas no item acima, a licença pode ser revogada.

4. A revogação referida nos itens 1 e 3 deste Artigo somente poderá ser efetivada após consulta com a outra Parte Contratante. A consulta deverá ser iniciada dentro de 60 dias após a respectiva notificação.

Artigo 8
(Consulta)

1. Com o espírito de estreita cooperação, as autoridade aeronáuticas das Partes Contratantes deverão se consultar, de tempos em tempos, c . vistas a assegurar a implementação deste Acordo e o cumprimento satisfatório de suas prescrições.

2. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer cláusula do Anexo a este Acordo, poderá pedir uma Consulta entre autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, tal consulta será iniciada dentro de 60 dias após a respectiva notificação.

3. Os resultados da consulta deverão se tornar efetivos após confirmação por troca de notas através de canais diplomáticos.

Artigo 9
(Solução de Divergências)

1. Se qualquer divergência surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, almejar resolvê-la por negociações.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem obter uma solução por negociação, elas poderão concordar em submeter a divergência à decisão de um Tribunal de três árbitros, um a ser designado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser indicado pelos dois primeiros árbitros. Cada uma das Partes Contratantes deverá designar um árbitro dentro de um período de 60 dias a partir da data de recebimento, por qualquer Parte Contratante, de uma notificação da outra Parte Contratante, através de canais diplomáticos, requerendo arbitragem da divergência, e o terceiro árbitro deverá ser indicado dentro de um posterior período de 60 dias. Se qualquer das Partes Contratantes deixar de designar um árbitro, dentro do período especificado, ou se o terceiro árbitro não for indicado dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado, por qualquer Parte Contratante a indicar um ou mais árbitros, conforme o caso. Em qualquer caso, o terceiro árbitro deverá ser de nacionalidade de um terceiro Estado, deverá agir como Presidente do Tribunal e deverá determinar o local onde a arbitragem será realizada.

3. O Tribunal Arbitral deverá tomar suas decisões por maioria de votos. As Partes Contratantes deverão envidar seus melhores esforços para cumprir com as decisões desse Tribunal.

Artigo 10
(Ajustamento)

Sempre que uma Convenção Aeronáutica multilateral, aceita por ambas as Partes Contratantes, se tornar efetiva, o presente Acordo deverá ser modificado de maneira que suas prescrições se ajustem com as da nova Convenção.

Artigo 11
(Registro)

O presente Acordo e seu Anexo, assim como quaisquer atos pertinentes posteriores, que possam complementá-los ou modificá-los, deverão

deverão ser registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 12

(Denúncia)

Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte Contratante a sua intenção de terminar (denunciar) o presente Acordo, fazendo uma comunicação simultânea de seu propósito à Organização de Aviação Civil Internacional. O término do presente Acordo deverá se tornar efetivo 6 (seis) meses após o recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja retirada, de comum acordo entre as Partes, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado, pela Parte Contratante à qual foi endereçada, essa notificação deverá ser considerada recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 13

(Vigência)

Este Acordo deverá entrar em vigor na data da troca de notas diplomáticas, declarando que as formalidades requeridas pelas legislações nacionais das Partes Contratantes foram cumpridas.

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

Feito em Brasília, aos vinte e um dias do mês de janeiro de 1977, correspondente ao primeiro dia de Safar do ano 1397 HIJRA, em dois originais, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência, o texto em inglês prevalecerá.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

Pelo Governo da República do Iraque:

A N E X O

SEÇÃO I

(Concessão Mútua)

As Partes Contratantes concedem-se mutuamente o direito de operar os serviços convencionados, nas rotas e escalas especificadas no Quadro de Rotas apenso, pelas empresas aéreas designadas e de acordo com s condições estabelecidas neste Anexo.

SEÇÃO II

(Direitos, Permissões e Autorizações)

1. Sob as condições do presente Acordo e deste Anexo, cada Parte Contratante concede à empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, com a finalidade de operar os serviços convencionados nas rotas especificadas:

a) o direito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e mala postal, cujos pontos de partida ou destino estão no território da outra Parte Contratante;

b) a permissão para embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, carga e mala postal, proveniente das escalas ou a elas destinado, localizadas em outros países incluídos no Quadro de Rotas.

2. Cada Parte Contratante autoriza o sobrevôo de seu território, pela empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, com ou sem pousos técnicos nas escalas incluídas no Quadro de Rotas.

3. A efetivação do item mencionado acima está sujeita às condições estabelecidas na Seção III abaixo.

SEÇÃO III

(Cláusula de Capacidade)

1. Os serviços convencionados deverão ter como propósito fundamental a oferta de uma capacidade de transporte aéreo adequada à demanda de tráfico procedente do território de cada Parte Contratante ou a ele destinado.

2. A operação de tais serviços, particularmente de rotas ou seções comuns de rotas, deverá levar em consideração os interesses da empresa aérea da outra Parte Contratante, de maneira a não afetar indevidamente os serviços prestados pelo transportador. Os princípios de reciprocidade assegurados, um justo e equitativo tratamento deverão ser concedidos às empresas aéreas designadas pelas duas Partes Contratantes, de modo que elas possam operar os serviços convencionados, entre seus respectivos territórios, em igualdade de condições.

3. Ambas as Partes Contratantes reconhecem que o tráfico internacional entre uma Parte Contratante e terceiros países é acessório ao tráfico entre os territórios das duas Partes Contratantes. Elas também concordam que tal tráfico pode somente ser autorizado em caráter excepcional e complementar às necessidades do tráfico principal, de modo que a capacidade possa estar relacionada:

a) aos requisitos de uma operação econômica dos serviços convencionados;

b) à demanda de tráfico existente nas áreas atravessadas, com a devida consideração aos interesses dos serviços locais e regionais.

SEÇÃO IV

(Estatísticas)

1. As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão se consultar a pedido de qualquer uma, a fim de determinar se

se os princípios enunciados na Seção III estão sendo observados pelas empresas aéreas designadas e, particularmente, para evitar o desvio de uma porção injusta de tráfico de uma das mencionadas empresas aéreas.

2. As autoridades aeronáuticas de qualquer Parte Contratante deverão, a pedido das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, periodicamente ou a qualquer tempo, fornecer as estatísticas que podem ser razoavelmente solicitadas, para verificação de como a capacidade oferecida pela empresa aérea designada pela outra Parte Contratante está sendo usada para os serviços convencionados. Estas estatísticas deverão conter todos os elementos necessários para determinar o volume de tráfico, assim como seus pontos de origem e destino.

SEÇÃO V

(Tarifas)

1. As tarifas a serem aplicadas pela empresa aérea designada de uma Parte Contratante, em pagamento pelo transporte de passageiros e carga procedentes do ou destinada ao território da outra Parte Contratante deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, com a devida consideração dada a todos os fatores relevantes, incluindo o custo de operação, características do serviço, lucro razoável e as tarifas cobradas por outras empresas aéreas na mesma rota ou em rotas similares, observando tanto quanto possível o mecanismo adotado pela Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

2. As tarifas assim estabelecidas deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos 30 dias antes da data de efetivação; em casos especiais, este período poderá ser reduzido, se as autoridades citadas assim concordarem.

3. Se, por qualquer razão, uma tarifa particular não puder ser determinada de acordo com as prescrições previstas ou, se durante os primeiros quinze (15) dias do período, qualquer das Partes Contratantes notificar à outra sua desaprovação de qualquer tarifa que lhe houver sido submetida, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão se encarregar de determinar tal tarifa, em uma reunião convocada para consulta.

4. As tarifas estabelecidas de acordo com as prescrições desta Seção deverão permanecer em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas de acordo com estas mesmas prescrições.

5. As tarifas aplicadas pelas empresas aéreas designadas ou por uma das Partes Contratantes, quando servindo pontos comuns a ambas as Partes ou pontos incluídos em rotas comuns a ambas, entre o território de uma Parte Contratante e terceiros países, não deverão ser mais baixas do que aquelas aplicadas pela empresa aérea da outra Parte para a realização de serviços idênticos.

6. A empresa aérea designada por uma Parte Contratante não pode, por si mesma ou através de qualquer intermediário, direta ou indiretamente, conceder descontos, abatimentos ou quaisquer reduções de tarifas em vigor, exceto aquelas previstas nas resoluções aprovadas pelas Partes Contratantes.

SEÇÃO VI

(Quadros - Horários e Frequências)

Os quadros-horários deverão indicar o tipo, modelo e configuração da aeronave utilizada, assim como a frequência de serviços e escalas e deverão ser submetidos pela empresa aérea designada de cada Parte Contratante às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos trinta (30) dias antes da data em que deverão se tornar efetivos. Tais quadros-horários deverão ser aprovados dentro do período acima mencionado, a menos que envolvam alteração de escalas ou de capacidade, em desacordo com o que está especificado neste Anexo.

SEÇÃO VII

(Alterações no Quadro de Rotas)

1. As seguintes alterações de rotas não deverão ser dependentes de aviso prévio entre as Partes Contratantes, sendo suficien

suficientes a respectiva comunicação de uma autoridade aeronáutica à outra:

a) inclusão ou supressão de escalas no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea;

b) omissão de escalas no território de terceiros países.

2. A alteração de rotas acordadas pela inclusão de uma escala não prevista no Quadro de Rotas, fora do território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, deverá estar sujeita a acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

Quadro de Rotas do Anexo ao Acordo sobre Transporte Aéreo brasileiro-iraquiano

PARTE I - A ROTA BRASILEIRA

Pontos no território brasileiro - Pontos na África Ocidental - Pontos no Norte da África (exceto Casablanca) - Bagdad e/ou Basra - Teheran.

PARTE II - A ROTA IRAQUIANA

Pontos no território iraquiano - Pontos no Norte da África (exceto Casablanca) - Pontos na África Ocidental - Rio de Janeiro e/ou São Paulo - Buenos Aires.

NOTA: As rotas acima podem ser operadas em qualquer direção.

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que terminaram com a assinatura e um Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Federativa do rasil e a República do Iraque, na data abaixo, os Representantes das artes Contratantes concordaram no seguinte:

1. Com referência a tripulantes estrangeiros, operando os erviços convencionados, as empresas designadas brasileira e iraquiana ubmeterão às autoridades aeronáuticas brasileiras ou iraquianas confor e o caso, uma lista completa, declarando nome, nacionalidade, função, ipo e número da licença e o nome da autoridade que expediu tal licen- Exceto se houver qualquer notificação em contrário, da parte das utoridades brasileiras ou iraquianas, os tripulantes estarão habilita os a operar os serviços convencionados.

2. Inicialmente, as empresas aéreas designadas por ambas s Partes Contratantes deverão ter o direito de operar, nas rotas es- ecificadas, um máximo de duas frequências semanais, em cada direção e vôo. Qualquer aumento de capacidade ou de frequências deverá ser egociado pelas respectivas autoridades aeronáuticas. Todavia, as em- resas aéreas designadas podem estabelecer ajustes em tais aumentos, ue deverão ser submetidos às respectivas autoridades aeronáuticas.

3. Cada Parte Contratante concede à empresa aérea de- ignada pela outra Parte Contratante o direito de transferir o excesso as receitas sobre as despesas de acordo com as formalidades cambiais, m vigor no território de cada Parte Contratante, que deverá conceder s meios necessários a este objetivo. Estas transferências deverão er feitas à taxa do mercado cambial em vigor, aplicável a estes ti- os de pagamentos; sempre que o sistema de pagamentos entre as Partes ontratantes for regido por um acordo especial, tal acordo deverá ser plicado.

elo Governo da
epública Federativa do
rasil:

Pelo Governo da
República do Iraque:

الملحـــق

البنـــد الاول

(المنـــح المتبـــادل)

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق في تشـــغيل الخطوط المتفق عليها على السبل ونقاط الهبوط المحددة في جداول السبل المرفقة ، من قبـــل مؤسسة النقل الجوى المعينة وطبقا للشروط المبينـــة في هذا الملحق •

البنـــد الثاني

(الحقوق والرخص والتخويلات)

١ــ يمنح كل طرف متعاقد بموجب شروط هذا الاتفاق والملحق ، مؤسسة النقل الجـــوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليهـــا علـــى السبل المحددة مايلي :ــ

آــ الحق في اخذ وانزال المسافرين والبضائع والبريد الذين تكون نقطة بدء رحلتهـــم اونهايتها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر •

بـــ الاذن باخذ وانزال نقل دولي من ركاب وبضائع وبريد من او الى نقاط الهبوط فـي اقطار اخرى غير قطرى الطرفين المتعاقدين والتي تتضمنها جداول السبل •

٢ــ يخول كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبـــل الطـــرف المتعاقد الآخر بالطيران فوق اقليمه مع او بدون الهبوط القلي في نقاط تتضمنهـــا جداول السبل •

٣ــ ان تطبيق الفقرة المذكورة اعلاه خاضع للشروط المبينة في البند الثالث ادناه •

البنـــد الثالث

شـــروط الســـعة

١ــ يكون الغرض الاساسي من الخطوط المتفق عليها تقديم سعة نقل جوى تكفي لمتطلبات الحركة القادمة من او الذاهبة الى اقليم كل من الطرفين المتعاقدين •

٢ــ يجب ان يأخذ تشغيل هذه الخطوط ، وبخاصة على السبل اوالاجزاء المشتركة مـــن السبل بنظر الاعتبار مصالح مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بحيث لا يؤثر بشكل غير ملائم على الخدمات المقدمـــة من قبل الناقل • وضمانا لمبـــدأ المقابلة بالمثل تمنح معاملة عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجـــوى المعينـــة مـــن قبـــل الطرفيـــن المتعاقديـــن لغرض تشـــغيل الخطـــوط المتفـــق عليهـــا بيـــن اقليميهما بشـــروط متســـاوية •

٣ــ يقر كلا الطرفين المتعاقدين بان النقل الدولي بين احد الطرفين المتعاقدين وبلدان اخرى ثالثة ، يعتبر نقلا ثانويا بالنسبة للنقل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين . كما اتفق الطرفان ايضا على عدم جواز السماح لهذا النقل الا بشكل استثنائي وتكميلي لمتطلبات الحركة الرئيسية بحيث تكون السعة متناسبة مع :

آ ــ متطلبات التشغيل الاقتصادى للخطوط المتفق عليها .

ب ــ متطلبات حجم الحركة الموجودة في المناطق المقطوعة مع اخذ بنظر الاعتبار لمصالح الخطوط الجوية المحلية والاقليمية .

البند الرابع

الاحصائيات

١ــ يجب على سلطتي طيران الطرفين المتعاقدين ان يتشاور كل منهما مع الآخر بناء على طلب اى منهما لغرض ما اذا كانت القواعد الواردة في البند الثالث متبعة من قبل مؤسسات النقل الجوى كيما يصار بصورة خاصة الى تجنب تحويل جزء غير عادل من النقل من مؤسسات النقل الجوى المذكورة .

٢ ــ يجب على سلطات طيران اى من الطرفين المتعاقدين بناء على طلب سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر بان تقوم بتزويد الاحصائيات التي قد تطلب في حدود المعقول وذلك بصورة دورية او في اى وقت لغرض التثبت من كيفية استعمال السعة المقدمة من قبل مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط المتفق عليها . ويجب ان تشمل هذه الاحصائيات على جميع العناصر الضرورية لتحديد حجم النقل وكذلك نقطة بدايته وانتهائه .

البند الخامس

(الاجور)

١ــ تحدد الاجور التي تفرضها مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين مقابل نقل المسافرين والبضائع القادمين من والذاهبين الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر بمستويات معقولة مع اخذ بنظر الاعتبار لجميع العوامل المتعلقة بذلك وبضمنها كلفة التشغيل وخصائص الخدمة والربح المعقول والاجور المستوفاة من قبل مؤسسات النقل الجوى الاخرى على السبل نفسها او السبل المشابهة على ان تلاحظ بقدر الامكان الاجراءآت المتبناة من قبل اتحاد النقل الجوى الدولي .

٢ــ تقدم الاجور الموضوعة بهذا الشكل للموافقة عليها من قبل سلطات طيران الطـــرف المتعاقد الآخر قبل (٣٠) ثلاثين يوما على الاقل من الموعد الذى ستصبح فيـــه نافذة ويجوز تقصير هذه المدة في احوال خاصة اذا وافقت السلطات المذكورة على ذلك .

٣ــ اذا تعذر لاى سبب كان تحديد اجور معينة وفقا للاحكام السابقة اوذا اخطر اى من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر ، خلال الخمسة عشر (١٥) يوما الاولى من الفترة بعدم موافقته على اى من الاجور المقدمة له ، فعلى سلطات طيـــران الطرفين المتعاقدين ان تتعهد بتحديد مثل هذه الاجور في اجتماع يعقد لهـــذا الغرض التشـــاور .

٤ــ تبقى الاجور المحددة وفقا لاحكام البند نافذة لحين وضع اجور جـــديدة طبقـــا لهذه الشروط نفسها .

٥ــ يجب ان لا تكون الاجور المفروضة من قبل المؤسسات الجوية المعينة او من قبل احـــد الطرفين المتعاقدين ، عندما تخدم نقاط مشتركة للطرفين اونقاط ضمن سبل مشتركة لهما بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقطار ثالثة ، اقل من تلك التي تفرض من قبل المؤسسة الجوية للطرف الآخر عنـــد تأدية الخدمات نفسها .

٦ــ لا يجوز للمؤسسة الجوية المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين بنفسها او من خلال اى وسيط بصورة مباشرة ، ان تمنح خصومات او مبالغ تقسط من قيمة الضريبة او اية تخفيضات بالنسبة للاسعار سارية المفعول ماعدا تلك المنصوص عليها في القـــرارات المصادق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين .

البنـد الســادس

الجداول وعـدد الرحـــلات

يجب ان تحتوى جداول المواعيد على نوع وطراز وهيئة الطائرة المستخدمة بالاضافـــة الى عدد الرحلات ونقاط الهبوط ويجب ان تقدم من قبل المؤسسة الجوية المعينة لكـل من الطرفين المتعاقدين الى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر قبل (٣٠) ثلاثيـن يوما من تأريخ نفاذها . ويجب المصادقة على هذه الجداول خلال الفترة المذكـــورة اعـلاه مالم تتضمن تعديل نقاط الهبوط او السعة ، خلافا لما ثبت في هذا الملحق .

البنـد السـابع

التعديلات الحاصلة في جـداول السبل

١ ــ يجب ان لا تعتمد التعديلات التالية في السبل على اشعار مسبق بين الطرفيـــن المتعاقدين ويكتفي بالاتصال بين سلطة طيران واخرى : ــ

آ ــ اضافة او حذف نقاط هبوط في اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسســة الجويـة •

ب ــ حذف نقاط هبوط في اقليم بلد ان ثالثـة •

٢ ــ يجب ان يخضع تعديل السبل المتفق عليها باضافة نقطة هبوط واقعة خارج اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسة الجوية ولم تذكر في جدول السبل ، الـى اتفاق مسبق بين سلطات طيران كلا الطرفين •

جدول لملحق اتفاق النقل الجوى
البرازيلـي / العراقي

القسم الاول

السبيل الجوى البرازيلي
نقاط في البرازيل ـ نقاط في غرب افريقيا ـ نقاط في شمال افريقيا (باستثناء الـدار البيضاء) ـ بغـداد و/ او البصرة ـ طهران •

القسم الثاني

السبيل الجوى العراقي
نقاط في العراق ـ نقاط في شمال افريقيا (باستثناء الدار البيضاء) ـ نقـاط فـي غرب افريقيا ـ ريودى جانيرو و/ او ساوبولو ـ بوينس ايرس •
ملاحظة : يجوز تشغيل السبل الجوية اعلاه في كلا الاتجاهيـن •

بروتوكـــول التوقيـــــع

اثناء المفاوضات التي انتهت بالتوقيع على اتفاق النقل الجوى بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهورية العراقية ففي التاريخ المذكور ادناه اتفق ممثلا الطرفين المتعاقدين على مايلي :ـ

١ـ فيما يخص طاقم الطائرة الاجانب العاملين في الخطوط الجوية المتفق عليها على المؤسسات الجوية البرازيلية والعراقية المعينة حسب مقتضى الحالة تقديـــــم قائمة كاملة الى سلطات الطيران البرازيلية او العراقية تتضمن الاسم والجنسيـــة والوظيفة والنوع ورقم الاجازة واسم السلطة التي اصدرت الاجازة • ويجوز لاعضاء الطاقم تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها الا اذا اصدر اشعار بخلافذلك من جانب السلطات البرازيلية والعراقية •

٢ـ يحق في البداية للمؤسسات الجوية المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين في التشغيل على السبل المحددة بما لا يزيد عن رحلتين في الاسبوع في كلا الاتجاهين وكـــل زيادة في حجم السعة وعدد الرحلات يجب التفاوض بشأنها من قبل سلطات الطيران المعينة ومع ذلك فان للمؤسسات الجوية المعينة الحق في تعديل هذه الزيادة التي يجب عرضها على سلطات الطيران المعينة •

٣ـ يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق بتحويل فائض الايرادات على النفقات طبقا لاجراءآت التحويل النافذة فـــي اقليم اى من الطرفين المتعاقدين الذى عليه ان يمنح الوسائل اللازمة لهذا الغرض• ويجرى التحويل وفقا لسعر التحويل النافذ في السوق والمطبق على هذا النوع مـــن المدفوعـــات •

وفي حالة وجود اتفاق خاص للدفع بين الطرفين المتعاقدين فتطبق احكام هـــذا الاتفـــاق •

عن حكومة الجمهورية العراقية

عن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS
1914

اتفاق النقل الجـــوى

بيـــن

حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهورية العراقية

بما ان حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهورية العراقية المشار اليهما فيما يلي بـ ((الطرفين المتعاقدين)) قد صدقتا على اتفاقية الطيران المدني الدولـــي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من كانون الاول ١٩٤٤ ورغبة منهما في عقـــد اتفاق لتسيير خدمات للنقل الجوى بين اقليميهما ـ

فقد عينتا مندوبيهما المخولين لهذا الغرض واللذين اتفقا على مايلي : ـ

المادة الاولـــى

التعاريـــف

١ ـ لاغراض هذا الاتفاق وماينص على خلاف ذلك تكون للعبارات التالية المعاني التالية :

آ ـ " سلطات الطيران " تعني بالنسبة لحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وزيـــر وبالنسبة لحكومة الجمهورية العراقية وزارة المواصلات او المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي او في كلا الحالتين اية سلطة اخرى او شخص مخول بالقيام بالواجبات التي تمارس حاليا من قبل السلطات المذكورة ٠

ب ـ " الخطوط الجوية المتفق عليها " تعني الخطوط الجوية المنتظمة لنقل الركـــاب والبضائع والبريد على السبل المشار اليها في هذا الاتفاق ٠

جـ ـ " الاتفاقية " تعني اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الاول ١٩٤٤ متضمنة جميع الملاحق المعتمدة بموجب المادة ٩٠ من تلك الاتفاقية واية تعديلات مجراة على الاتفاقية او ملاحقهـــا بموجب المادتين (٩٠) و (٩٤ آ) من الاتفاقية نفسها ٠ ٠

د ـ " مؤسسة النقل الجوى المعينة " تعني مؤسسة النقل الجوى التي يعينهـــا احد الطرفين المتعاقدين خطيا الى الطرف المتعاقد الآخر وفق المادة الثالثة من هذا الاتفاق وذلك لتشغيل الخطوط الجوية الدوليـة على السبل المحددة في ملحق هذا الاتفـاق وممارسة الحقوق المبينة في هـذا الاتفـــاق وملحقه ٠

هـ ـ " تعريفة الاجور " تعني الاسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب والبضائع وشروط تطبيق هذه الاسعار بما في ذلك اسعار وشروط الوكالة والخدمات الاخرى ذات العلاقة باستثناء اجور وشروط نقل البريد ٠

و ـ " الاقليم " و " الخطوط الجوية " و" الخطوط الجوية الدولية " و " مؤسســة النقل الجـوى" و" التوقف لغير اغراض النقل " تكون لها المعاني المنصوص عليها في المادتيـن ٢ و ٩٦ من الاتفاقيـة بالنسبة لتطبيـق هـذا الاتفـــاق ٠

٢ ــ ان ملحق هذا الاتفاق واية وثائق اخرى ذات علاقة ملحقة بهذا الاتفاق تعتبر جزءا من الاتفاق وكل اشارة للاتفاق تتضمن الاشارة الى هذه الوثائق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

٣ ــ ان عناوين قد ادخلت في هذا الاتفاق وملحقة فوق كل مادة وبند لغرض تسهيل الرجوع اليها وهي لا تعرف او تحدد هذا الاتفاق او تصف نطاقه او مقصده .

المادة الثانية

" المعاملة بالمثل "

يمنح الطرفان المتعاقدان كل منهما للاخر على اساس المعاملة بالمثل الحقوق المحددة في هذا الاتفاق وملحقه بغية تأسيس الخطوط الجوية الدولية المحدودة فيه .

المادة الثالثة

" تعيين مؤسسات النقل الجوى "

١ ــ يجوز افتتاح اى من الخطوط الجوية المتفق عليها فورا او في تاريخ لاحق حسب رغبة الطرف المتعاقد الذى منحت له الحقوق على ان لا يكون ذلك قبل : ــ

آ ــ تعيين الطرف المتعاقد الذى منحت له تلك الحقوق مؤسسة نقل جوى وطنية للسبيل الجوى او السبل الجوية المعينة .

ب ــ اصدار الطرف المتعاقد الذى منحت له تلك الحقوق ترخيص التشغيل الضرورى الى مؤسسة النقل الجوى المعينة حسب الاحكام الواردة في الفقرة ٢ من هذه المادة والمادة السادسة .

٢ ــ يجوز لسلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين ان تطلب من مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر اثبات قدرتها على الايفاء بمتطلبات القوانين والانظمة المطبقة بصورة اعتيادية من قبل تلك السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية من قبل تلك السلطات .

٣ ــ يحتفظ الطرفان المتعاقدان بحقهما في استبدال مؤسسة النقل الجوى المعينة في الاصل بمؤسسة نقل جوى وطنية اخرى على ان يتم اعلام مسبق بذلك الى الطرف المتعاقد الاخر وتسرى جميع احكام هذا الاتفاق وملحقه على المؤسسة الجديدة المعينة .

المادة الرابعـــة

تسهيلات الملاحـة الجويـة

١ــ لغرض تفادي التمييز ولتحقيق التكافؤ في التعامل تم الاتفاق على مايلي :ــ

آ ــ ان الرسوم والاجور التي يفرضها او يسمح بفرضها احد الطرفين المتعاقدين على مؤسسة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر مقابل استعمال المطارات والتسهيلات الاخرى يجب ان لا تكون اعلى من الرسوم والاجور المدفوعة من قبـــل طائراتها الوطنية العاملة على خطوط جوية دولية مماثلة لقاء استعمال هـــذه المطارات والتسـهيلات •

ب ــ تتمتع الوقود وزيوت التشحيم والادوات الاحتياطية التي تجلب الى اقليم احـد الطرفين المتعاقدين اوتبقى على متن طائرة الطرف المتعاقد الاخر في الاقليـم المذكور سواء اكان ذلك مباشرة بواسطة مؤسسة الطيران المعينة من قبـل الطرف الطرف الاخر او كان لحساب تلك المؤسسة لغرض استعمالها حصرا من قبـل طائراتها في الخطوط المتفق عليها بنفس المعاملة الممنوحة لمؤسسات الطيران الوطنية العاملة في النقل الدولي بالنسبة للرسوم الكمركية واجور الفحص وغيرهـا من الرسوم والاجور الوطنيـة •

جـ ــ تعفى الطائرات العائدة لاحد الطرفين المتعاقدين والمستعملة في تشغيل الخطوط المتفق عليها ، والوقود ، وزيت التشحيم ، والمعدات الاعتياديـــة والادوات الاحتياطية لصيانة وتصليح الطائرات وكذلك تجهيزاتها بمافيها الاطعمة والمشروبات والتبوغ الموجودة على متن الطائرة من الرسوم الكمركيـة واجور الفحص والرسوم والاجور المماثلة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر حتـى لو اسـتعملت او استهلكت في رحلات ضمن ذلك الاقليـم •

٢ ــ ان البضائع المذكورة في الفقرة اعلاه والتي تتمتع بالاعفاء المذكـور اعـلاه لا يجـوز تفريغها من الطائرة ضمن اقليم الطرف المتعاقد الاخر بدون موافقـة سـلطات الكمارك لذلك الاقليم واذا لم تستخدم من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة نفسها فيجب ان تخضع لاشـراف هذه السـلطات •

٣ ــ ان الركاب والامتعة والبضائع المارة عبر اقليم احد الطرفين المتعاقدين بطريق الترانسيت والتي تبقى في منطقة المطار المخصصة لها تخضع للمراقبة الخاصـة بتلك المنطقـــة فقط وتعفى الامتعة والبضائع المارة مباشرة بطريق الترانسيت من الرسـوم الكمركيـة والرسـوم والاجور •

٤ ــ لا يجوز لاى طرف متعاقد ان يعطي افضليـة لمؤسسته الجوية او اية مؤسسة جويـة اخرى على مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخـر عند تطبيـق الانظمـة الخاصـة بالكمارك والهجرة والحجـر الصحـي والانظمـة المماثلـة او عنـد

استعمال المطارات والسبل الجوية وغيرها من التسهيلات الخاضعة لسيطرته .

المادة الخامسة

الاجازات

ان شهادات الجدارة الجوية وشهادات الكفاءة والاجازات الصادرة او المجددة من قبل احد الطرفين المتعاقدين والتي ماتزال نافذة سوف يعترف بنفاذها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل السبل المتفق عليها . ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والاجازات الممنوحة الى رعاياه من قبل سلطات الطرف المتعاقد الآخر او دولة اخرى لاغراض الطيران فوق اقليميهما .

المادة السادسة

تطبيق القوانين والانظمة

١ـ ان القوانين والانظمة المطبقة من قبل احد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول وخروج الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية من والى اقليمه او المتعلقة بتشغيل وملاحة هذه الطائرات داخل هذا الاقليم يجب ان تطبق على طائرات المؤسسة الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

٢ـ ان قوانين وانظمة احد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول المسافرين او الملاحين او حمولة الطائرة الى اقليمه او مغادرتها له (كالانظمة المتعلقة بالدخول والترخيص والهجرة والجوازات والكمارك والحجر الصحي) يجب ان تطبق على مسافري وملاحي وحمولة طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر خلال وجودهم في اقليم الطرف المتعاقد الاول .

المادة السابعة

الاجراءآت الانضباطية

١ـ لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في الغاء او ايقاف رخصة التشغيل العائدة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في حالة عدم اقتناعه بان الجزء الهام من ملكية مؤسسة النقل الجوي المذكورة والسيطرة الفعلية عليها هما بيد الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي او بيد رعاياه .

٢ـ يجوز لسلطات احد الطرفين المتعاقدين تخريم مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وفقا للشروط القانونية لرخصة التشغيل كما يجوز لها ايقاف رخص التشغيل كليا او جزئيا لمدة تتراوح من شهر الى ثلاثة اشهر في الحالات التالية :ـ

آ ــ عند عدم الالتزام بالقوانين والانظمة المبينة في المادة (٦) من هذا الاتفاق والقواعد الحكومية الاخرى الموضوعة لعمل مؤسسات النقل الجوى المعينة .

ب ــ في حالة كون الطائرات المستعملة في الخطوط المتفق عليها لا تدار من قبل رعايا احد الطرفين المتعاقدين باستثناء حالات تدريب افراد الطيران بواسطة مدربين مخولين حسب الاصول من قبل الوكالات المسؤولة للطرف المتعاقد الذى عين مؤسسة النقل الجوى وخلال فترة التدريب .

جـ ــ في حالة عجز تلك المؤسسة الجوية عن التشغيل وفقا للشروط المبينة بموجب هذا الاتفاق .

٣ ــ يجوز ان تلغي الاجازة في حالات تكرار المخالفات المشار اليها في الفقرة اعلاه .

٤ ــ ان الالغاء المشار اليه في الفقرتين ١ و ٣ من هذه المادة لا تجوز ممارسته الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر على ان تبدأ المشاورات خلال ٦٠ يوم من الاشعار ذي العلاقة .

المادة الثامنة

المشـــــاورات

١ ــ عملا بروح التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر لغرض تأمين تنفيذ احكام هذا الاتفاق ومراعاتها على نحو مرضي .

٢ ــ اذا رغب احد الطرفين المتعاقدين في تعديل اية من عبارات ملحق هذا الاتفاق فله ان يطلب التشاور بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين على ان يبدأ التشاور خلال ستين يوما من الاشعار ذي العلاقة .

٣ ــ تصبح نتائج المشاورات نافذة المفعول بعد تأييدها عن طريق تبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية .

المادة التاسعة

فض الخلافـــــات

١ ــ اذا نشأ اى خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولا محاولة فضه بطريق المفاوضات .

٢ ــ اذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة من ثلاثة محكمين للفصل فيه . ويقوم كل طرف

متعاقد بترشيح محكم واحد ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين المرشحين ويقوم كل طرف متعاقد بترشيح محكم واحد خلال مدة (٦٠) ستين يوما من تاريخ تسلم احد الطرفين المتعاقدين مذكرة من الطرف المتعاقد الآخر بالطريق الدبلوماسي تطلب تحكيم الخلاف ويعين المحكم الثالث خلال مدة (٦٠) ستين يوما اخرى واذا لم يرشح اى من الطرفين المتعاقدين محكما خلال المدة المحددة اواذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحدودة فيجوز لاى طرف متعاقد ان يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم او محكمين حسبما تقتضيه الحال وفي كل الحالات يجب ان يكون المحكم الثالث من جنسية دولة ثالثة ويعمل كرئيس للهيئة التحكيمية ويقرر المكان الذى سيجرى فيه التحكيم •

٣ — يجب على هيئة التحكيم ان تتخذ قراراتها باغلبية الاصوات • وعلى الطرفين المتعاقدين ان يبذلا اقصى جهودهما لتنفيذ قرارات الهيئة •

المادة العاشرة

التعديلات

اذا اصبحت اتفاقية جوية متعددة الاطراف سارية المفعول بالنسبة للطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما ينسجم واحكام الاتفاقية الجديدة ؛

المادة الحادية عشرة

التسجيل

يسجل هذا الاتفاق وملحقه وكذلك اية وثائق لاحقة من شأنها ان تكمل اوتعدل الاتفاق وملحقه لدى منظمة الطيران المدني الدولي •

المادة الثانية عشرة

الانهاء

يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين ، في اى وقت ، ان يشعر الطرف المتعاقد الاخر برغبته في انهاء هذا الاتفاق على ان يقوم الطرف الاول في الوقت نفسه باشعار منظمة الطيران المدني الدولي برغبته في هذا الانتهاء • ويصبح انهاء هذا الاتفاق ساري المفعول بعد ستة(٦) اشهر من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر هذا الاشعار الا اذا كان الاشعار قد سحب بموافقة مشتركة بين الطرفين قبل انقضاء المدة المذكورة • واذا لم يقر استلام هذا الاشعار الطرف المتعاقد الذى وجه اليه فيعتبر انه قد تسلم الاشعار بعد مضي (١٤) اربعة عشر يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني لهذا الاشعار •

المادة الثالثة عشـــرة

نفـاذ الاتفاق

يصبح هذا الاتفاق نافذ المفعول اعتبارا من التاريخ الذي يثبت في تبـــــادل مذكرات دبلوماسية يبين فيه ان الاجراءات المطلوبة وفقا للتشريعات الوطنية للطرفيـــن المتعاقدين قد استكملت •

وصدقا لذلك فان الممثلين الموقعين ادناه ، المخول كل منهما حسـب الاصول من قبـل حكومته ، قد وقعا على هذا الاتفاق •

حرر في برازيليـا في هذا اليوم الصادف الواحد والعشرون من كانون الثاني لسنة ١٩٧٧ ميلادية الصادف اليوم الاول من صفر لسنة ١٣٩٧ هجريـة بنسختين اصليتين باللغات البرتغالية والعربية والانكليزية وجميعها ذات حجة قانونيـــة واحـدة •

وفي حالة حصول خلاف فيكون النص الانكليزي هو المعول عليـه •

عن حكومة
الجمهورية العراقيـــــة

عن حكومة
جمهورية البرازيل الاتحاديـة

الملحـــق

البنـــد الاول

(المنـــح المتبـــادل)

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق في تشـــغيل الخطوط المتفق عليها على السبل ونقاط الهبوط المحددة في جداول السبل المرفقة ، من قبـــل مؤسسة النقل الجوى المعينة وطبقا للشروط المبينـــة في هذا الملحق •

البنـــد الثاني

(الحقوق والرخص والتخويلات)

١ــ يمنح كل طرف متعاقد بموجب شروط هذا الاتفاق والملحق ، مؤسسة النقل الجـــوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليهـــا علـــى السبل المحددة مايلي :ــ

آــ الحق في اخذ وانزال المسافرين والبضائع والبريد الذين تكون نقطة بدء رحلتهـــم اونهايتها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر •

بـــ الاذن باخذ وانزال نقل دولي من ركاب وبضائع وبريد من او الى نقاط الهبوط فـي اقطار اخرى غير قطرى الطرفين المتعاقدين والتي تتضمنها جداول السبل •

٢ــ يخول كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبـــل الطـــرف المتعاقد الآخر بالطيران فوق اقليمه مع او بدون الهبوط القلي في نقاط تتضمنهـــا جداول السبل •

٣ــ ان تطبيق الفقرة المذكورة اعلاه خاضع للشروط المبينة في البند الثالث ادناه •

البنـــد الثالث

شـــروط الســـعة

١ــ يكون الغرض الاساسي من الخطوط المتفق عليها تقديم سعة نقل جوى تكفي لمتطلبات الحركة القادمة من او الذاهبة الى اقليم كل من الطرفين المتعاقدين •

٢ــ يجب ان يأخذ تشغيل هذه الخطوط ، وبخاصة على السبل اوالاجزاء المشتركة مـــن السبل بنظر الاعتبار مصالح مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بحيث لا يؤثر بشكل غير ملائم على الخدمات المقدمـــة من قبل الناقل • وضمانا لمبـــدأ المقابلة بالمثل تمنح معاملة عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجـــوى المعينـــة مـــن قبـــل الطرفيـــن المتعاقديـــن لغرض تشـــغيل الخطـــوط المتفـــق عليهـــا بيـــن اقليميهما بشـــروط متســـاوية •

٣ــ يقر كلا الطرفين المتعاقدين بان النقل الدولي بين احد الطرفين المتعاقدين وبلدان اخرى ثالثة ، يعتبر نقلا ثانويا بالنسبة للنقل بين اقليمي الطرفين المتعاقدين . كما اتفق الطرفان ايضا على عدم جواز السماح لهذا النقل الا بشكل استثنائي وتكميلي لمتطلبات الحركة الرئيسية بحيث تكون السعة متناسبة مع :

آ ــ متطلبات التشغيل الاقتصادى للخطوط المتفق عليها .

ب ــ متطلبات حجم الحركة الموجودة في المناطق المقطوعة مع اخذ بنظر الاعتبار لمصالح الخطوط الجوية المحلية والاقليمية .

البند الرابع

الاحصائيات

١ــ يجب على سلطتي طيران الطرفين المتعاقدين ان يتشاور كل منهما مع الآخر بناء على طلب اى منهما لغرض ما اذا كانت القواعد الواردة في البند الثالث متبعة من قبل مؤسسات النقل الجوى كيما يصار بصورة خاصة الى تجنب تحويل جزء غير عادل من النقل من مؤسسات النقل الجوى المذكورة .

٢ ــ يجب على سلطات طيران اى من الطرفين المتعاقدين بناء على طلب سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر بان تقوم بتزويد الاحصائيات التي قد تطلب في حدود المعقول وذلك بصورة دورية او في اى وقت لغرض التثبت من كيفية استعمال السعة المقدمة من قبل مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط المتفق عليها . ويجب ان تشمل هذه الاحصائيات على جميع العناصر الضرورية لتحديد حجم النقل وكذلك نقطة بدايته وانتهائه .

البند الخامس

(الاجور)

١ــ تحدد الاجور التي تفرضها مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين مقابل نقل المسافرين والبضائع القادمين من والذاهبين الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر بمستويات معقولة مع اخذ بنظر الاعتبار لجميع العوامل المتعلقة بذلك وبضمنها كلفة التشغيل وخصائص الخدمة والربح المعقول والاجور المستوفاة من قبل مؤسسات النقل الجوى الاخرى على السبل نفسها او السبل المشابهة على ان تلاحظ بقدر الامكان الاجراءآت المتبناة من قبل اتحاد النقل الجوى الدولي .

٢ــ تقدم الاجور الموضوعة بهذا الشكل للموافقة عليها من قبل سلطات طيران الطـــرف المتعاقد الآخر قبل (٣٠) ثلاثين يوما على الاقل من الموعد الذى ستصبح فيـــه نافذة ويجوز تقصير هذه المدة في احوال خاصة اذا وافقت السلطات المذكورة على ذلك .

٣ــ اذا تعذر لاى سبب كان تحديد اجور معينة وفقا للاحكام السابقة اوذا اخطر اى من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر ، خلال الخمسة عشر (١٥) يوما الاولى من الفترة بعدم موافقته على اى من الاجور المقدمة له ، فعلى سلطات طيـــران الطرفين المتعاقدين ان تتعهد بتحديد مثل هذه الاجور في اجتماع يعقد لهـــذا الغرض التشـــاور .

٤ــ تبقى الاجور المحددة وفقا لاحكام البند نافذة لحين وضع اجور جـــديدة طبقـــا لهذه الشروط نفسها .

٥ــ يجب ان لا تكون الاجور المفروضة من قبل المؤسسات الجوية المعينة او من قبل احـــد الطرفين المتعاقدين ، عندما تخدم نقاط مشتركة للطرفين اونقاط ضمن سبل مشتركة لهما بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقطار ثالثة ، اقل من تلك التي تفرض من قبل المؤسسة الجوية للطرف الآخر عنـــد تأدية الخدمات نفسها .

٦ــ لا يجوز للمؤسسة الجوية المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين بنفسها او من خلال اى وسيط بصورة مباشرة ، ان تمنح خصومات او مبالغ تقسط من قيمة الضريبة او اية تخفيضات بالنسبة للاسعار سارية المفعول ماعدا تلك المنصوص عليها في القـــرارات المصادق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين .

البنـد الســادس

الجداول وعـدد الرحـــلات

يجب ان تحتوى جداول المواعيد على نوع وطراز وهيئة الطائرة المستخدمة بالاضافـــة الى عدد الرحلات ونقاط الهبوط ويجب ان تقدم من قبل المؤسسة الجوية المعينة لكـل من الطرفين المتعاقدين الى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر قبل (٣٠) ثلاثيـن يوما من تأريخ نفاذها . ويجب المصادقة على هذه الجداول خلال الفترة المذكـــورة اعـلاه مالم تتضمن تعديل نقاط الهبوط او السعة ، خلافا لما ثبت في هذا الملحق .

البنـد السـابع

التعديلات الحاصلة في جـداول السبل

١ ــ يجب ان لا تعتمد التعديلات التالية في السبل على اشعار مسبق بين الطرفيـــن المتعاقدين ويكتفي بالاتصال بين سلطة طيران واخرى : ــ

آ ــ اضافة او حذف نقاط هبوط في اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسســة الجويـة •

ب ــ حذف نقاط هبوط في اقليم بلد ان ثالثـة •

٢ ــ يجب ان يخضع تعديل السبل المتفق عليها باضافة نقطة هبوط واقعة خارج اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسة الجوية ولم تذكر في جدول السبل ، الـى اتفاق مسبق بين سلطات طيران كلا الطرفين •

جدول لملحق اتفاق النقل الجوى
البرازيلـي / العراقي

القسم الاول

السبيل الجوى البرازيلي
نقاط في البرازيل ـ نقاط في غرب افريقيا ـ نقاط في شمال افريقيا (باستثناء الـدار البيضاء) ـ بغـداد و/ او البصرة ـ طهران •

القسم الثاني

السبيل الجوى العراقي
نقاط في العراق ـ نقاط في شمال افريقيا (باستثناء الدار البيضاء) ـ نقـاط فـي غرب افريقيا ـ ريودى جانيرو و/ او ساوبولو ـ بوينس ايرس •
ملاحظة : يجوز تشغيل السبل الجوية اعلاه في كلا الاتجاهيـن •

بروتوكـــول التوقيـــــع

اثناء المفاوضات التي انتهت بالتوقيع على اتفاق النقل الجوى بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهورية العراقية ففي التاريخ المذكور ادناه اتفق ممثلا الطرفين المتعاقدين على مايلي :ـ

١ـ فيما يخص طاقم الطائرة الاجانب العاملين في الخطوط الجوية المتفق عليها على المؤسسات الجوية البرازيلية والعراقية المعينة حسب مقتضى الحالة تقديـــــم قائمة كاملة الى سلطات الطيران البرازيلية او العراقية تتضمن الاسم والجنسيـــة والوظيفة والنوع ورقم الاجازة واسم السلطة التي اصدرت الاجازة • ويجوز لاعضاء الطاقم تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها الا اذا اصدر اشعار بخلافذلك من جانب السلطات البرازيلية والعراقية •

٢ـ يحق في البداية للمؤسسات الجوية المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين في التشغيل على السبل المحددة بما لا يزيد عن رحلتين في الاسبوع في كلا الاتجاهين وكـــل زيادة في حجم السعة وعدد الرحلات يجب التفاوض بشأنها من قبل سلطات الطيران المعينة ومع ذلك فان للمؤسسات الجوية المعينة الحق في تعديل هذه الزيادة التي يجب عرضها على سلطات الطيران المعينة •

٣ـ يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق بتحويل فائض الايرادات على النفقات طبقا لاجراءآت التحويل النافذة فـــي اقليم اى من الطرفين المتعاقدين الذى عليه ان يمنح الوسائل اللازمة لهذا الغرض• ويجرى التحويل وفقا لسعر التحويل النافذ في السوق والمطبق على هذا النوع مـــن المدفوعـــات •

وفي حالة وجود اتفاق خاص للدفع بين الطرفين المتعاقدين فتطبق احكام هـــذا الاتفـــاق •

عن حكومة الجمهورية العراقية

عن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS
1917

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF IRAQ

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Iraq,

hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Having ratified the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944,

And desiring to conclude an Agreement on Regular Air Transport services between their respective territories,

Having accordingly appointed authorized representatives for this purpose who have agreed as follows:

ARTICLE 1

(Definitions)

1. For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated, the following terms have the following meanings:

a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the Federative Republic of Brazil, the Ministry of Aeronautics and, in the case of the Government of the Republic of Iraq, the Minidtry of Communications or the State Organization for Iraqi Civil Aviation, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions presently exercised by the said authorities.

b) "Agreed Services" means scheduled air services for the transport of passengers, cargo and mail on the specified routes herein.

c) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including all Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendments made to the Convention or its Annexes under Articles 90 and 94 (a) of the Convention itself.

d) "Designated Airline" means an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement and exercise the rights stated in this Agreement and its Annex.

e) "Tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which this price apply, including prices and conditions for agency and other related services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

f) "Territory", "Air Services", "International Air Services", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have, in the application of the present Agreement, the meaning specified in Article 2 and 96 of the Convention.

2. The Annexes as well as any further pertinent act to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all reference to the Agreement shall include reference to those documents except otherwise expressly provided.

3. Titles are inserted in this Agreement and in this Annex at the head of each Article or Section for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 2

(Reciprocity)

The Contracting Parties reciprocally grant each other the rights specified in the present Agreement and its Annex, in order that the international air service specified herein may be established.

ARTICLE 3

(Designation of Airlines)

1. Any of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the criterion of the Contracting Party to which the rights have been granted, but not before:

a) the Contracting Party to which the rights have been granted shall have designated an airline of its nationality for the specified route or routes;

b) the Contracting Party granting the rights shall have issued the necessary operating permit to the designated airline, in compliance with the provisions set forth in paragraph 2 of this article and in article 6.

2. The airline designated by one of the Contracting Parties may be called upon to prove to the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is able to satisfy the requirements prescribed by the laws and regulations normally applied by such authorities to the operation of international airlines.

3. The Contracting Parties reserve the right to substitute the originally designated airline by other national airline, giving advance notice to the other Contracting Party. All the provisions of the present Agreement and its Annex shall apply to the newly designated airline.

ARTICLE 4

(Air Navigation Facilities)

1. In order to avoid discriminatory practices and to ensure equal treatment, it is agreed that:

a) The charges and fees that either of the Contracting Parties imposes or allows to be imposed on the airline designated by the other Contracting Party, for the use of airports and other facilities, shall not be higher than the charges and fees paid by its national aircraft engaged in similar international services for the use of such airports and facilities.

b) Fuels, lubricating oils and spare parts brought into the territory of one Contracting Party or placed on board the aircraft of the other Contracting Party in said territory, whether directly by an airline designated by the latter Contracting Party, whether on the account of said airline for the sole use of its own aircraft in the agreed services, shall enjoy the same treatment granted to the national airlines engaged in international transportation, with respect to customs duties, inspection fees and/or other national duties and charges.

c) Aircraft of one of the Contracting Parties used in the operation of the agreed services, and fuels, lubricating oils, standard equipment and spare parts for the upkeep and repair of the aircraft, as well as aircraft supplies, including food, beverages and tobacco, retained on board, shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar duties or fees in the territory of the other Contracting Party, even though used or consumed in flights within such territory.

2. The goods mentioned in the above paragraph and enjoying the exemption established therein may not be unloaded from the aircraft within the territory of the other Contracting Party without the consent of its customs authorities, and, when not used by the airlines themselves, shall be subject to the control of such authorities.

3. Passengers, luggage and merchandise in transit through the territory of one Contracting Party and remaining in the airport area reserved for them shall be subject only to the control established for that area. Luggage and merchandise in direct transit shall be exempt from customs duties, fees and charges.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and other facilities under its control.

ARTICLE 5

(Licensing)

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or revalidated by the aeronautical

authorities of the other Contracting Party and still in effect shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. The Contracting Parties reserve the right, however, of refusing to recognize certificates of competency and licenses granted to their own nationals by authorities of the other Contracting Party or by another State for purposes of flight over their own territory.

ARTICLE 6

(Applicability of Laws and Regulations)

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into 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 apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry,clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE 7

(Disciplinary Measures)

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or to revoke the operating licenses of an airline designated by the other Contracting Party, when it has not been proved to its satisfaction that substantial ownership and effective control of said airline are vested in the hands of nationals of the other Contracting Party.

2. The airline designated may be fined by the authorities of the other Contracting Party under the terms of its legal operating permission or to have its operating license totaly or partially suspended for a period from one to three months:

a) in cases of non-compliance with laws and regulations specified in Article 6 of this Agreement, and other governments norms established for the functioning of the designated airlines;

b) when the aircraft amployed in the agreed services are not manned by nationals of one or another of the Contracting Parties, except in cases of training of flight personnel by instructors duly authorized by the responsible agencies of the Contracting Party designating the airline, and during the training period;

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

3. In cases of recurrence of the violations referred to in the above item, the licence may be revoked.

4. The revokement referred to in items 1 and 3 of this Article may only be effected after consultation with the other Contracting Party. The consultation should be initiated within sixty (60) days of the respective notification.

ARTICLE 8

(Consultation)

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.

2. If either of the Contracting Parties consider desirable to modify any of the terms of the Annex to this Agreement, it may request a consultation between the aeronautical authorities of both Parties, such consultation to be initiated within sixty days of the respective notification.

3. The results of the consultation shall become effective after confirmation by exchange of notes through diplomatic channels.

ARTICLE 9

(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 endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party, from the other, of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitratcr shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Arbitral Tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. The Contracting Parties shall engage their best efforts to carry out the decisions of such Tribunal.

ARTICLE 10

(Adjustement)

Whenever a multilateral air convention accepted by both Contracting Parties becomes effective, the present Agreement shall be modified so that its provisions shall comply with those of the new convention.

ARTICLE 11

(Registration)

The present Agreement and its Annex, as well as any further pertinent acts, which may complement or modify them, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 12

(Termination)

Either of the Contracting Parties may, at any time, notify the other Contracting Party of its intention to terminate the present Agreement, making a simultaneous communication of its purpose to the International Civil Aviation Organization. The termination of the present Agreement shall become effective 6 (six) months after receipt of the notice by the other Contracting Party, unless it is withdrawn by mutual consent of the Parties before expiration of said period. If receipt of the notice is not acknowledged by the Contracting Party to which it is addressed, such notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after its receipts by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 13

(Entry into Force)

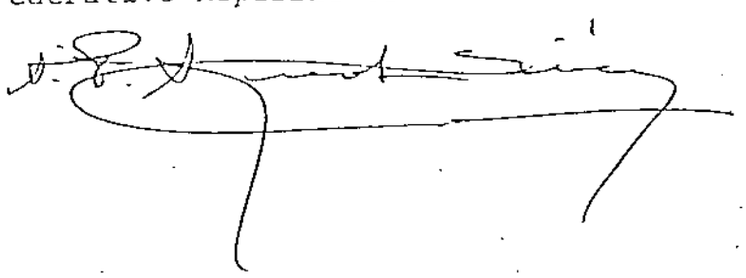
This Agreement shall enter into force on the date to be laid down in exchange of diplomatic notes stating that the formalities required by the national legislations of the Contracting Parties have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned representatives, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the Present Agreement.

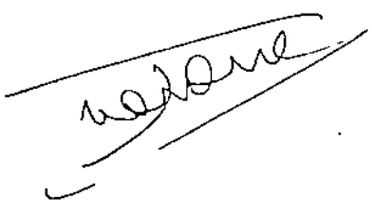
Done in Brasília, on 1977, corresponding to the day of of the year 1397 HIJRA,

in two originals, in the Portuguese, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of dispute the English text will prevail.

For the Government of the
Federative Republic of Brazil:



For the Government
of the Republic of Iraq:



A N N E X

Section I

(Mutual Granting)

The Contracting Parties grant each other the right to operate the agreed services, on the routes and landing points specified in the Route Schedules attached hereto, by the designated airlines and according to the conditions set forth in this Annex.

Section II

(Rights, Permissions and Authorizations)

1. Under the conditions in the present Agreement and in this Annex, each Contracting Party grants to the airline designated by the other Contracting Party and for the purpose of operating the agreed services on the specified routes:

a) the right of load and unload passengers, cargo and mail, whose point of departure or destination is in the territory of the other Contracting Party;

b) the permission for loading and unloading international traffic in passengers, cargo and mail, from or to landing points in countries other than those of the Contracting Parties included in the Route Schedules.

2. Each Contracting Party authorizes the overflight of its territory by the airline designated by the other Contracting Party, with or without technical landings at stops included in the Route Schedules.

3. The carrying out of the item mentioned above is subject to the conditions set forth in Section III below.

Section III

(Capacity Clause)

1. The agreed services shall have as their fundamental purpose the provision of an air transport capacity adequate to the traffic

requirements proceeding from, or whose destination is the territory of each of the Contracting Parties.

2. The operation of such services particularly of routes or common sections of routes shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party, so as not to affect unduly the services rendered by the carrier. The principles of reciprocity ensured, a fair and equal treatment should be granted to the airlines designated by the two Contracting Parties so that they may operate the agreed services, between their respective territories on equal conditions.

3. Both Contracting Parties acknowledge that international traffic between one Contracting Party and third other countries is accesso ry to the traffic between the territories of the twc Contracting Parties. They also agree that such traffic may only be authorized as exceptional and complementary to the needs of the principal traffic, so that the capacity may be related:

a) to the requirements of an economical operation of the agreed services;

b) to the existing traffic demand in the areas traversed with due consideration of the interest of local and regional services.

Section IV

(Statistics)

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other at the request of either one, in order to determine whether the principles enunciated in Section III are being observed by the designated airlines, and particularly to avoid the diverting of an unjust portion of traffic from one of the said airlines.

2. The aeronautical authorities of either of the Contracting Parties shall, at the request of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, periodically or at any time, supply the statistics that may be reasonably requested, for verification as to how the capacity provided by the airline designated by the other Contracting Party is being used for the agreed services. These statistics should contain all the elements necessary to determine the volume of traffic, as well as its points of origin and destination.

Section V

(Tariffs)

1. The rates to be charged by the designated airline of one Contracting Party in payment for transportation of passengers and cargo proceeding to or from the territory of the other Contracting Party shall be set at reasonable levels, due consideration being given to all relevant factors, including the operating cost, characteristics of the service, reasonable profit and the rates charged by other airlines on the same or similar routes, observing as far as possible the mechanism adopted by the International Air Transport Association (IATA).

2. The rates thus established shall be submitted to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the date they should become effective; in special cases, this period may be shortened, if the said authorities should so agree.

3. If, for any reason, a particular tariff cannot be determined according to the foregoing provisions, or if during the first fifteen (15) days of the period either of the Contracting Parties notifies the other of its disapproval of any tariff that shall have been submitted to it, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall undertake to determine such tariff at a meeting called for consultation.

4. The tariffs established according to the provisions of this Section shall remain in effect until new tariffs are established according to these same provisions.

5. The tariffs charged by the designated airlines of one of the Contracting Parties, when serving points common to both Parties or points included on routes common to both, between the territory of one Contracting Party and third countries, shall not be lower than those charged by the airline of the other Party for the performance of identical services.

6. The airline designated by one Contracting Party may not, itself or through any intermediary, directly or indirectly, grant discounts, abatements, or any reductions of rates in effect, excepting those provided for in the resolutions approved by the Contracting Parties.

Section VI

(Time-tables and Frequencies)

The time-tables schedules shall indicate the type,model and configuration of the aircraft employed, as well as the frequency of services and landing points, and shall be submitted by the designated airline of each Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the date on which they are due to become effective. Such time-tables shall be approved within the above mentioned period, unless they involve alteration of landing points or of capacity, in disagreement with what is specified in this Annex.

Section VII

(Alterations in the Route Schedules)

1. The following alteration of routes shall not be dependent upon advance notice between the Contracting Parties, the respective communication from one aeronautical authority to the other being sufficient:

a) inclusion or suppression of landing points in the territory of the Contracting Party which designated the airline;

b) omission of landing points in the territory of third countries.

2. The alteration of agreed routes by inclusion of landing-point not provided for in the Route Schedule, outside of the territory of the Contracting Party which designates the airline shall be subject to previous agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

SCHEDULE TO THE ANNEX TO THE BRAZILIAN - IRAQIAN AIR TRANSPORT AGREEMENT

PART I - THE BRAZILIAN ROUTE

Points in Brazilian territory - Points in West Africa - Points in North Africa (except Casablanca) - Bagdad and/or Basra - Teheran

PART II - THE IRAQIAN ROUTE

Points in Iraqian territory - Points in North Africa (except Casablanca) - Points in West Africa - Rio de Janeiro and/or São Paulo - Buenos Aires.

NOTE: The above routes may be operated in either direction.

Protocol of Signatures

In the course of the negotiations that ended with the signature of an Air Transport Agreement between the Federative Republic of Brazil and the Republic of Iraq, on the date below, the Representatives of the Contracting Parties agreed to the following:

1. With reference to the foreign crew members operating the agreed services, the designated Brazilian and Iraqian airlines will submit to the Brazilian or Iraqian aeronautical authorities, as the case may be, a complete list stating name, nationality, post, type and number of the license and the name of the authority who issued said license. Except for any notification to the contrary on the part of the Brazilian or Iraqian authorities, the crew members will be able to operate the agreed services.

2. Initially, the designated airlines by both Contracting Parties shall have the right to operate, on the specified routes, a maximum of two weekly frequencies, in each flight direction. Any increase in capacity or in frequencies shall be negotiated by the respective aeronautical authorities. However, the designaded airlines may establish adjustments on such increases, which shall be submitted to the respective aeronautical authorities.

3. Each Contracting Party grants to the designated airline by the other Contracting Party the right to transfer the excess of the revenues over the expenditures according to the exchange formalities in force in the territory of each Contracting Party, which shall grant the necessary means to this purpose. These transfers shall be made at the exchange market rate in force, applicable to these kinds of payments. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

For the Government of the
Federative Republic of Brazil:

For the Government
of the Republic of Iraq: