ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA SOCIALISTA DO SRI LANKA

O Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil")

e

O Governo da República Democrática Socialista do Sri Lanka ("Sri Lanka")
(daqui por diante referidos como "Partes"),

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Sri Lanka, o Ministro encarregado da pasta de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

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

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou

em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

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

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

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

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

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

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

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

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

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

Artigo 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Essas notificações serão feitas pela via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos para autorizações de operação e permissões técnicas relacionadas à operação e à navegação da aeronave, a outra Parte concederá a autorização de operação apropriada sem demora, desde que:

a) a empresa aérea seja incorporada e tenha seu principal local de negócio no território da Parte que a designa;

b) a Parte que designa a empresa aérea exerça e mantenha o efetivo controle regulatório da empresa aérea;

c) a empresa aérea detenha um Certificado de Operador Aéreo atual ou uma licença semelhante emitida pela autoridade aeronáutica da Parte que designa a empresa aérea;

d) a empresa aérea esteja qualificada para satisfazer as condições prescritas segundo as leis, regulamentos e regras normalmente e razoavelmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que considera o pedido ou pedidos, em conformidade com as provisões da Convenção; e

e) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação).

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada

pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida e tenha seu principal local de negócio no território da Parte que a designou; ou

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

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos, ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tal consulta deverá ocorrer antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena, serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte, enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado, exceto em relação a medidas de segurança contra violência, pirataria aérea e controle de entorpecentes. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

Artigo 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre padrões e requisitos de segurança operacional e de segurança da aviação em qualquer área relacionada com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves que sejam mantidas e administradas pela outra Parte. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra, de maneira efetiva, padrões e requisitos de segurança operacional e de segurança da aviação em quaisquer dessas áreas, que são ao menos iguais a ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos, à época, conforme a Convenção, a primeira Parte notificará a outra sobre essas conclusões e sobre as medidas consideradas necessárias para se adaptar a esses padrões mínimos, e que a outra Parte deverá providenciar as ações corretivas apropriadas. A falha da outra Parte em providenciar as ações apropriadas no prazo de quinze (15) dias, ou em período maior que possa ser acordado, constituirá base para aplicação do parágrafo 6 deste Artigo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por ou, em contrato de arrendamento, em nome de uma empresa aérea de uma das Partes, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo ou ao redor da aeronave, para verificar a validade da documentação da aeronave e de sua tripulação e o estado aparente da aeronave e de seu equipamento (neste Artigo denominado de "inspeção em rampa"), desde que isso não leve a um atraso não razoável.

4. Se tais inspeções de rampa ou várias inspeções de rampa implicarem:

a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpram com os padrões mínimos estabelecidos naquele momento, em conformidade com a Convenção;

b) sérias preocupações quanto à falta de efetiva manutenção e administração dos padrões de segurança estabelecidos naquele momento, em conformidade com a Convenção;

a Parte que procede à inspeção será livre para concluir, para efeitos do Artigo 33 da Convenção, que os requisitos segundo os quais o certificado ou as licenças relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou convalidados ou que os requisitos segundo os quais essa aeronave é operada não sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

5. Na eventualidade de ser negado por um representante de uma empresa ou empresas aéreas de uma Parte Contratante o acesso, para a finalidade de inspeção em rampa conforme estabelecido no parágrafo 3 deste Artigo, a uma aeronave operada por ou em nome dessa 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 reserva-se o direito de imediatamente suspender ou alterar a permissão operacional de uma ou mais empresas aéreas designadas da outra Parte no caso de a primeira Parte concluir, seja como resultado da inspeção em rampa, várias inspeções em rampa, uma negação de acesso para inspeção em rampa, consultas ou outros casos, que uma ação imediata é essencial para a segurança de uma operação aérea.

7. Qualquer ação de uma Parte, em conformidade com o disposto nos parágrafos 2 ou 6 do presente Artigo, será interrompida uma vez que a base para a tomada dessa ação deixe de existir.

8. Com referência ao parágrafo 2, se for determinado que uma Parte permanece em desacordo com os padrões da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário-Geral da OACI deve ser avisado. O Secretário-Geral da OACI também deve ser informado da subsequente resolução satisfatória da situação.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, 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, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer

outra convenção ou protocolo ou qualquer outro acordo multilateral sobre segurança da aviação civil, que sejam vinculantes a ambas as Partes.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

Artigo 9
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 10
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação ou regulamentos nacionais, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, fluidos hidráulicos, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. Sujeitas às leis e aos regulamentos nacionais aplicáveis, as isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

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

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

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;
sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a

supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 12
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

Artigo 13
Concorrência

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

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

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

Artigo 14
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e

de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas, de acordo com as leis e regulamentos nacionais aplicáveis.

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

Artigo 15
Atividades Comerciais

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

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

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

5. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

6. Ao operar ou manter os serviços acordados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá, sujeita às leis e regulamentos de ambas as Partes, celebrar acordos de código compartilhado com:

a) Empresas aéreas designadas da mesma Parte;

b) Empresas aéreas da outra Parte; ou

c) Empresas aéreas de um terceiro país que disponham da autorização de exploração adequada para explorar e / ou prestar tais serviços, desde que esse terceiro país autorize ou permita acordos comparáveis entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas para, de e via tal terceiro país. O não exercício de um acordo por parte das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte relacionado a acordos de código compartilhado com empresas de terceiros países para, de e via tal terceiro país não obsta o exercício desse direito pelas empresas aéreas designadas de uma Parte.

7. Ao reservar, emitir e vender bilhetes de acordo com qualquer acordo de código compartilhado, a empresa comercializadora deverá informar seus passageiros sobre qual empresa aérea operará cada trecho do voo.

8. Os parágrafos 6 e 7 acima estão sujeitos à condição de que todas as empresas aéreas nos acordos acima mencionados possuam os direitos apropriados de rota e de tráfego.

9. Cada serviço de código compartilhado oferecido por uma empresa aérea designada na condição de empresa comercializadora não será computado em relação aos direitos de capacidade da Parte que designa essa empresa aérea.

10. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas aéreas designadas e provedores indiretos de transporte de carga das Partes poderão, sujeitos às leis e regulamentos de ambas as Partes, empregar, em conexão com transporte aéreo internacional, qualquer transporte de superfície para carga de ou para qualquer ponto dentro ou fora dos territórios das Partes, incluindo o transporte para e de todos os aeroportos com instalações aduaneiras e incluindo, onde aplicável, o direito de transportar carga alfandegada, de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis. Tais cargas, quer se movam por superfície ou por via aérea, devem ter acesso ao processamento e instalações aduaneiras dos aeroportos. As empresas aéreas designadas podem optar por realizar seu próprio transporte de superfície ou por meio de acordos com outros transportadores de superfície, inclusive o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Esses serviços intermodais de carga podem ser oferecidos a um preço único, que combine o transporte aéreo e de superfície, desde que os expedidores sejam informados dos fatos relativos a esse transporte.

Artigo 16
Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("*dry lease*"), subarrendadas, arrendadas por hora ("*interchange*" ou "*lease for hours*"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("*wet lease*"), por meio de contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a

Alteração à Convenção (Artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão celebrar acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Qualquer das Partes pode impedir a utilização de aeronaves arrendadas para serviços, de acordo com o presente Acordo, caso não cumpram com os Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança de Aviação).

3. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto ou pontos na rota, do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 17
Estatísticas

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

Artigo 18
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos trinta 30) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos cinco (5) dias úteis antes da operação de tais voos.

Artigo 19
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 20
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, 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 acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

3. Se a disputa não puder ser resolvida pela via diplomática, a disputa pode ser resolvida por Arbitragem.

Artigo 21
Emendas

1. Se qualquer das Partes considerar desejável emendar os termos deste Acordo, poderá solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes em relação às emendas propostas. As consultas iniciar-se-ão no prazo de sessenta (60) dias, a contar da data do pedido. Quando essas autoridades acordarem sobre as emendas ao presente Acordo, essas emendas entrarão em vigor quando tiverem sido confirmadas por troca de notas, entre as Partes, por via diplomática.

2. Não obstante o disposto no parágrafo 1 acima, as emendas ao Anexo deste Acordo podem ser acordadas diretamente entre as autoridades aeronáuticas das Partes. Essas emendas entrarão em vigor quando confirmadas por via diplomática.

Artigo 22
Acordos Multilaterais

Se ambas as Partes aderirem a um acordo multilateral que trate de assuntos abrangidos pelo presente Acordo, as Partes realizarão consultas para determinar se o presente Acordo deverá ser revisado para conformar-se ao acordo multilateral.

Artigo 23
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sobre sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 24
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

Artigo 25
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Colombo, no dia 6 do mês de Dezembro, do ano de 2017, em duplicata, em português, cingalês e inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

EM NOME DO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	EM NOME DO GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA SOCIALISTA DO SRI LANKA
Elizabeth- Sophie Mazzella di Bosco Balsa Embaixadora Extraordinária e Plenipotenciária	Mr. Ganegama Sena Withanage Secretário Ministério dos Transportes e Aviação Civil

ANEXO

Quadro de Rotas

As empresas aéreas designadas de cada Parte deverão, de acordo com os termos da sua designação, ter o direito de efetuar transporte aéreo internacional regular entre pontos nas seguintes rotas:

A. Rotas para a empresa aérea ou empresas aéreas designadas pelo Governo do Brasil

Pontos Aquém	**Pontos no Brasil**	**Pontos Intermediários**	**Pontos no Sri Lanka**	**Pontos Além**
Quaisquer Pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

B. Rotas para a empresa aérea ou as empresas aéreas designadas pelo Governo do Sri Lanka

Pontos Aquém	**Pontos no Sri Lanka**	**Pontos Intermediários**	**Pontos no Brasil**	**Pontos Além**
Quaisquer Pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos

Notas:

As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

1. efetuar voos em uma ou ambas as direções;

2. combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

3. servir, nas rotas, pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;

4. omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

5. transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas; e

6. Servir pontos aquém de qualquer ponto no seu território, com ou sem alteração de aeronave ou de número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;
   sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido neste Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA

The Government of the Federative Republic of Brazil ("Brazil")

and

The Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka ("GoSL") (hereinafter referred to as "Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) "aeronautical authority" means, in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); in the case of Sri Lanka the Minister in charge of the subject of Civil Aviation or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;

c) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo

offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

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

e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

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

h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

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

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

c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) other rights specified in this Agreement.

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

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

Article 3
Designation and Authorisation

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation, through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate operating authorisation without delay, provided that;

a) the designated airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the designating Party;

b) the Party designating the Airline has and maintains effective regulatory control of the Airline;

c) the airline holds a current Air Operator's certificate or a similar license issued by the aeronautical authority of the Party designating the airline;

d) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications in conformity with the provisions of the Convention; and

e) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and

3. On receipt of the operating authorisation of paragraph 2 of this Article, the designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Withholding, Revocation and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorisations, temporarily or permanently in the event:

a) they are not satisfied that the designated airline is established and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline; or

b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Party designating the airline; or

c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); or

d) of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

Article 5
Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.

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

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and narcotics control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licenses

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

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

Article 7
Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety and security standards and requirements in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and the operation of the designated airlines which are maintained and administered by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in any such area that are at least equal to or above the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that the other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph 6 of this Article.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspections or series of ramp inspections give rise to:

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

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Party carrying out the inspection shall, 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, or, on behalf of the designated airlines of one Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that designated airline or airlines, the other 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 Party reserves the right to suspend or vary the operating permission of a designated airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

8. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one 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 Secretary General of ICAO should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 8
Aviation Security

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

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national

regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

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

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

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

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

Article 9
User Charges

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

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

Article 10

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national laws and regulations from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, hydraulic fluids, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. Subject to applicable national laws and regulations the exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

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

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

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

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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

Article 11
Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

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

Article 12

Pricing

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

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

Article 13
Competition

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

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

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall

a. require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition;

b. reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or

c. delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

Article 14
Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations 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.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to in accordance with the applicable national laws and regulations

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

Article 15
Commercial Activities

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

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

3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

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

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

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

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

6. In operating or holding out the agreed services on the agreed routes, any designated airline of a Party may, subject to the laws and regulations of both Parties, enter into code share arrangements with:

a) designated airline(s) of the same Party;

b) designated airline(s) of the other Party; or

c) airline(s) of a third country, which hold the appropriate operating authorisation to operate and/or hold out such services, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country. The

non-exercise of an arrangement by the designated airlines of the other Party relating to third country code sharing arrangements to, from and via such third country will not preclude the exercise of this entitlement by the designated airlines of a Party.

7. When booking, issuing and selling tickets pursuant to any code-share agreement, the marketing airline shall advise its passengers of which airline will operate each sector of the flight.

8. The above paragraphs 6 and 7 above are subject to the condition that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route and traffic rights.

9. Each code share service held out by a designated airline as a marketing airline will not be counted against the capacity entitlements of the Party designating that airline.

10. Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, subject to the laws and regulations of both Parties, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points within or outside the territories of the Parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right 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 informed as to the facts concerning such transportation.

Article 16
Operational Flexibility

1. Each airline may, in operating services authorized by this instrument, 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 Party or third countries, observing the laws and regulations of each Party and the Protocol on the Amendment to the Convention (Article 83 bis). The aeronautical authorities of the Parties shall conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the International Civil Aviation Organization.

2. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement that do not comply with Articles 7 (Safety) and 8 (Aviation Security)

3. On any sector or sectors of the routes of the Annex of the Agreement, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the

Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 17
Statistics

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

Article 18
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

Article 19
Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations relating to the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement.

2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed upon by the Parties.

Article 20
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

3. If the dispute cannot be settled through diplomatic channels, the dispute may be settled by Arbitration.

Article 21
Amendments

1. If either of the Parties considers it desirable to amend the terms of this Agreement, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Parties in relation to the proposed amendment(s). Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. When these authorities agree on the amendment(s) to this Agreement, such amendment(s) shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes between the Parties through diplomatic channels.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above, amendments to the Annex to this Agreement may be agreed upon directly between the aeronautical authorities of the Parties. Such amendments shall enter into force when confirmed through diplomatic channels.

Article 22
Multilateral Agreements

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 23
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Article 24
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

Article 25
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done at Colombo, this 6th day of December 2017, in duplicate in Portuguese, Sinhala and English languages, all texts being authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

ON BEHALF OF THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL	ON BEHALF OF THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA
Elizabeth- Sophie Mazzella di Bosco Balsa Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary	Mr. Ganegama Sena Withanage Secretary Ministry of Transport and Civil Aviation

ANNEX

Route Schedule

Designated airlines of each Party shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Brazil

Points Behind	Points in Brazil	Intermediate Points	Points in Sri Lanka	Beyond Points
Any Points	Any points	Any points	Any Points	Any points

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Sri Lanka

Points Behind	Points in Sri Lanka	Intermediate Points	Points in Brazil	Beyond Points
Any Points	Any Points	Any Points	Any Points	Any points

Notes:

The designated airline of either Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;

2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. Omit stops at any point or points;

5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, the service serves a point in the territory of the Party designating the airlines.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුව
හා
බ්‍රසීල ෆෙඩරේෂන් ජනරජ ආණ්ඩුව
අතර
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා ගිවිසුම

මෙහි මින්මතු "ගිවිසුම්කාර පාර්ශව" යනුවෙන් හැඳින්වෙන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුව හා බ්‍රසීල ජනරජයේ ආණ්ඩුව,

1944 දෙසැම්බර් හත්වෙනි දින අත්සන් තැබීම සඳහා විකාගෝවේදී විවෘත කරන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳ සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවන් වූ හෙයින්ද,

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවයේ අභිවෘද්ධියට දායකවීමේ අභිලාෂයෙන්,

ඒ ඒ දේශ භූමි අතර හා ඉන් ඔබ්බෙහි නියැමිත සේවාවක් ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණෙන් එකී සම්මුතියට අනුපූරකව ගිවිසුමකට එළඹීමේ අභිලාෂයෙන්,

මෙසේ ගිවිස ගන්නා ලදී.

1 වන වගන්තිය
නිර්වචන

1. මෙම ගිවිසුමේ කාර්යයන් අරභයා,

(අ) "ගගන නාවික අධිකාරිය" යන පාඨයෙන් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි සිවිල් ගුවන් සේවය භාර අමාත්‍යවරයා සහ බ්‍රසීල ජනරජ ආණ්ඩුව සම්බන්ධයෙන් වූ කල්හි රජයේ සිවිල් ගුවන් සේවා පාලනාධිකාරිය හෝ දෙපාර්ශවයෙන් ඕනෑම පාර්ශවයක් සම්බන්ධයෙන් මෙම ගිවිසුම පිළිබඳ ඕනෑම කටයුත්තක් සිදුකිරීම සඳහා බලය පවරනු ලැබූ පුද්ගලයෙක් හෝ ආයතනයක් ය.

(ආ)"ගිවිසුම" යන්නෙන් මෙම ගිවිසුම, ඇමුණුම් හා සන්ධාන හෝ මෙම ගිවිසුමේ හෝ ඇමුණුම්වල සංශෝධනය කරන ලද ඕනෑම ලියවිල්ලක් අදහස් කෙරේ.

(ඇ) ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වූ "ධාරිතාව" යන පාඨයෙන් අදහස් කරන්නේ ගුවන් ගමන් මාර්ගයක් හෝ ගුවන් ගමන් මාර්ගයක කොටසක් ඔස්සේ ගුවන් යානයකින් වාණිජමය ලෙසින් ප්‍රවාහනය කළ හැකි මගීන්ගේ හා ගිවිසගත් භාණ්ඩවල බර ප්‍රමාණයයි. සේවයට අදාළව "ධාරිතාව" යන පාඨයෙන් ධාරිතාව භාවිත කෙරෙන ගුවන් යානයක ධාරිතාවයි. ගිවිසගත් සේවයක් සම්බන්ධයෙන් ධාරිතාව යන පාඨයෙන් අදහස් කරන්නේ එවැනි සේවයක් සඳහා භාවිතා කරනු

ලබන ගුවන් යානයේ ධාරිතාව එවැනි ගුවන් යානයක් නියැමිත කාල පරිච්ඡේදයක් තුළ ගුවන් මාර්ගයක හෝ ඉන් කොටසක මෙහෙයවා ඇති ගුවන් ගමන් වාර ගණනින් වැඩි කිරීමෙන් ලැබෙන ප්‍රමාණයයි.

(ඈ) "සම්මුතිය" යන පාඨයෙන්, 1944 දෙසැම්බර් මස හත්වන දින අත්සන් තැබීම සඳහා චිකාගෝවෙහි දී විවෘත කරන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ සම්මුතිය අදහස් කෙරෙන අතර (i) සම්මුතියේ 94 (අ) වගන්තිය යටතේ බලාත්මක වූ හා දෙපාර්ශවය විසින් අපරානුමත කරන ලද කිසියම් සංශෝධනයක් ඇත්නම් එය සහ (ii) සම්මුතියේ 90 වන වගන්තිය යටතේ පිළිගනු ලැබූ ඇමුණුමක් හෝ සංශෝධනයක් ඇත්නම් හා එම ඇමුණුම හෝ සංශෝධනය ගිවිසුම්කාර දෙපාර්ශවය විසින් දී ඇති ඕනෑම කාලයක් තුළදී බලාත්මක කර ඇත්නම් එම ඇමුණුම හෝ සංශෝධනය ඊට ඇතුළත් වේ.

(ඉ) "නම්කළ ගුවන් නැව් සමාගම" යන්නෙන් මෙම ගිවිසුමේ 3 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව නම්කළ හා බලය පවරන ලද ගුවන් නැව් සමාගමක් හෝ නැව් සමාගම් අදහස් කෙරේ.

(ඊ) "මිල ගණන්" යනුවෙන් තැපැල් ගුවන් ප්‍රවාහනය හැර සිය නියෝජිතයන්, එවැනි ගාස්තු, මිල ගණන් හෝ අය කිරීම් පාලනය කෙරෙන තත්ත්වයන් ඇතුලුව ගුවන් සේවා මගින් සිදු කරන අය කිරීම් සිදු කරන වෙනත් ආකාරයේ ඕනෑම ප්‍රවාහන ආකාරයක් ඇතුලුව ගුවන් මගීන්, ගමන් මලු හා ගුවන් නෞකාවන් රැගෙන යාම සඳහා ඕනෑම ගාස්තුවක්, මිල ගණන් හෝ අය කිරීමක් අදහස් කරයි.

(උ) රාජ්‍යයක් සම්බන්ධයෙන් "දේශය" යන පාඨයෙන් මෙම සම්මුතියේ 2 වන වගන්තිය යටතේ දී ඇති අර්ථයම වෙයි.

(ඌ)"භාවිතා කිරීමේ අයකිරීම්" යන පාඨයෙන් ගුඩන් තොටුපොළ දේපළ හෝ ගුවනින් යාත්‍රා කිරීමට පහසුකම් සැපයීම සඳහා සිදුකළ යුතු, ශක්නුවත් බලධාරීන් විසින් හෝ ඔවුන් විසින් අවසර දෙන ලද, ගුවන් සේවා සඳහා කරනු ලබන අය කිරීම් අදහස් කෙරේ.

(ඵ) "ගුවන් සේවය" "ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය", "ගුවන් නැව් සමාගම" සහ "ප්‍රවාහනයෙන් පරිබාහිර කටයුතු සඳහා නැවැතීම යන පාඨවල අර්ථත් මෙම සම්මුතියෙහි 96 වන වගන්තියෙහි ඒවාට අදාළව පිළිවෙලින් දී ඇති අර්ථයන්ම වේ.

2 වන වගන්තිය
ගුවන්ප්‍රවාහනඅයිතිවාසිකම්

1. අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට අනුබද්ධයේ නියමකර ඇති ගුවන් ගමන් මාර්ගවල ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා පැවැත්වීම

සම්බන්ධ එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයට පහත සඳහන් අවසර ලබා දෙනු ලැබේ.

2. මෙම ගිවිසුමේ විධිවිධානවලට යටත්ව, එක් එක් පාර්ශවය මගින් නම්කරන ලද ගුවන් සමාගම්වලට පහත අයිතවාසිකම් හිමිවනු ඇත.

(අ) අනෙක් පාර්ශවයේ දේශභූමිය හරහාගොඩබෑමකින් තොරව පියාසර කිරීමට;

(ආ) ගුවන් ගමන්වලින් තොර කටයුතු සඳහා අනෙක් පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළ නැවැත්වීමට;

(ඇ) ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන්වලදී මගීන්, බඩු බාහිරාදිය හා තැපැල් ආදිය තනි තනිව හෝ කිහිපයක් ප්‍රවාහනය කිරීම හා ගොඩබෑම සඳහා එකී දේශභූමියතුළ මෙම ගිවිසුමේ මාර්ග සටහනෙහි සඳහන් නියමිත ගුවන් ගමන් මාර්ගයන් හි නැවතුම්වල නැවැත්වීමට; සහ

(ඈ) මෙම ගිවිසුමෙන් නියම කර ඇති වෙනත් ආකාරයේ අයිතිවාසිකම්

3. එක් එක් පාර්ශවය මගින් නම්කරන ලද එහෙත් මෙහි තුන්වන වගන්තියේ (නම් කිරීම සහ බලය පැවරීම) සඳහන් නොවන ගුවන් සමාගම් විසින් මෙම වගන්තියේ 2 ඡේදයේ (අ) සහ (ආ) හි සඳහන් අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳිනු ඇත.

4. එක් පාර්ශවයක නම්කරන ලද ගුවන් සමාගම හෝ සමාගම් විසින් වේතන ගෙවීම සහ අනෙක් පාර්ශවයට අයත් භූමියේ යම් ස්ථානයකට අයත් මගින්, බඩු බාහිරාදිය හා තැපැල් ආදිය අනෙක් පාර්ශවයට අයත් භූමියේ ප්‍රවාහනය කිරීමේ වරප්‍රසාදය මෙම ගිවිසුම මගින් ලබා නොදෙන බව සැළකිය යුතුය.

3 වන වගන්තිය
නම්කිරීම හා බලය පැවරීම

1. නියමිත ගුවන් ගමන් මාර්ගවල ගිවිසගත් ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා පැවැත්වීමේ කාර්යය සඳහා ගුවන්ප්‍රවාහන සමාගමක් හෝ කීපයක් රාජ්‍යතාන්ත්‍රික මාර්ග ඔස්සේ ලිඛිතව ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවය වෙත නම් කිරීමට එක් එක් පාර්ශවයට අයිතිවාසිකමක් තිබිය යුතුය.

2. නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම මගින් ගුවන් යානයේ මෙහෙයුම් සහ ප්‍රවාහන කටයුතු වලට අදාළව මෙහෙයුම් බලය පැවරීම් සහ කාර්මික අවසරය සඳහා වූ එවැනි නම් කිරීමක් සහ අදාළ කර ගැනීමක් ලැබීමෙන් පසු පහත කරුණු

සපුරා ඇති විටෙක අනෙක් පාර්ශවය විසින් අදාළ මෙහෙයුම් බලය පැවරීම ප්‍රමාදයකින් තොරව ප්‍රදානය කළ යුතුය.

අ) නම් කරන ගුවන් සමාගම එයට අන්තර්ගත වන බව සහ එහි මූලික මෙහෙයුම් ස්ථානය නම් කරන පාර්ශවයට අයත් භූමියෙහි පවතින බව;

ආ) ගුවන් සමාගමේ ක්‍රියාකාරී නියාමන පාලනය, ගුවන් සමාගම නම් කරන පාර්ශවය සතුවන බවත් පවත්වාගෙන යන බවත්;

ඇ) ගුවන් සමාගම නම් කරන පාර්ශවයේ ගුවන් ගමන් බලධාරීන් විසින් නිකුත් කරන ලද වර්තමාන ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවන්ගේ සහතිකයක් හෝ ඊට සමාන බලපත්‍රයක් ගුවන් සමාගම සතුව පවතින බව;

ඈ) අදාළ කර ගැනීම හෝ අදාළ කර ගැනීම් සම්මුතියේ විධිවිධානවලට අනුකූල වන බවට සළකා බලන පාර්ශවය මගින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම්වලට අදාළ නීති රීති සහ රෙගුලාසි යටතේ නියම කර ඇති තත්ත්වයන්වලට අනුව ගුවන් සමාගම සුදුසුකම් සපුරා ඇති බව; සහ

ඉ) ගුවන් සමාගම නම් කරන පාර්ශවය, 7 වගන්තිය(ආරක්ෂාව), 8 වගන්තිය (ගුවන් ප්‍රවාහන ආරක්ෂාව) මගින් සපයා ඇති විධිවිධාන වලට අනුකූලවන බව.

3. අදාළ ගුවන් සමාගම මෙම ගිවිසුමට අයත් විධිවිධානවලට අනුකූල වන විටෙක, 2 වෙනි ඡේදයේ මෙහෙයුම් බලය පැවරුම් ලැබීමෙන් පසුව එසේ නම්කර ඇති සේවාවන් ඕනෑම අවස්ථාවක ආරම්භ කිරීමට නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමකට හැකියාවක් ඇත.

4 වන වගන්තිය

බලය පැවරීම අත්හිටුවීම, අවලංගු කිරීම සහ සීමා කිරීම

1. අනෙක් පාර්ශවය මගින් නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමකට අදාළ වන පරිදි මෙම ගිවිසුමේ 3 වැනි වගන්තියේ (නම් කිරීම සහ බලය පැවරීම) සඳහන් බලය පැවරීම් තාවකාලිකව හෝ ස්ථිරව අත්හිටුවීමට, අවලංගු කිරීමට හෝ එවැනි බලය පැවරීම් මත කොන්දේසි පැනවීමට පහත අවස්ථාවන් හි දී එක් එක් පාර්ශවයේ ගුවන් ගමන් බලධාරීන්ට අයිතියක් ඇත:

අ) නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම ස්ථාපනය වී ඇති බව සහ එහි මූලික මෙහෙයුම් ස්ථානය නම් කරන පාර්ශවයට අයත් භූමියෙහි පවතින බවට ඔවුන් සෑහීමකට පත් නොවන විට; හෝ

ආ) ගුවන් සමාගමේ ක්‍රියාකාරී නියාමන පාලනය, ගුවන් සමාගම නම් කරන පාර්ශවය සතු නොවන විටෙක සහ පවත්වාගෙන නොයන විටෙක; හෝ

ඇ) ගුවන් සමාගම නම් කරන පාර්ශවයට,7 වගන්තිය (ආරක්ෂාව),8 වගන්තිය (ගුවන් ප්‍රවාහන ආරක්ෂාව) මගින් සපයා ඇති විධිවිධානවලට අනුකූල වීමට නොහැකි වූ විටෙක; හෝ

ඈ) නම් කිරීම ලබන පාර්ශවය මගින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම්වලට සාමාන්‍යයන් අදාළවන නීති රීති සහ රෙගුලාසි යටතේ නියම කර ඇති අනෙකුත් තත්ත්වයන්ට අනුව ගුවන් සමාගම සුදුසුකම් සපුරා නොමැති බව.

2. මෙම ගිවිසුමේ නීති රීති සහ රෙගුලාසි හෝ විධිවිධාන තවදුරටත් උල්ලංඝණය වීම වැළැක්වීමට මෙම වගන්තියේ 1 වෙනි ඡේදයේ සඳහන් තත්ත්වයන්ගේ කඩිනම් අවලංගු කිරීම් අත්හිටුවීම් හෝ පැනවීම් අත්‍යාවශ්‍ය නොවන්නේ නම් එවැනි අයිතිවාසිකමක් ක්‍රියාත්මක විය යුත්තේ අනෙක් පාර්ශවයේ උපදේශකත්වය මත පමණි. එවැනි උපදේශන, දෙපාර්ශවය විසින් එකඟතාවයට පත් අනෙක් ක්‍රමයක් නොමැත්තේ නම් එක් පාර්ශවයක් විසින් කරන ලද ඉල්ලීමෙන් දින 30 ක් ඉක්මයාමට පෙරාතුව ක්‍රියාත්මක විය යුතුය.

5 වන වගන්තිය
නීතිය අදාළ කරගැනීම

1. ගුවන් යානයක් ප්‍රවේශ වීම, නවත්වා තැබීම හෝ ජාත්‍යන්තර ගුවන් යාත්‍රාකිරීම හා සම්බන්ධ ගුවන් යානය දේශභූමියෙන් පිටත්වීම හෝ එවැනි ගුවන් යානයක් මෙහෙයවීම හෝ යාත්‍රාකිරීම ආශ්‍රිත එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශව රාජ්‍යයක නීති රීති, රෙගුලාසි හා පරිපාටීන් සමග අදාළ දේශභූමිය තුළට ප්‍රවේශවීම, පිටත්වීම හා නවත්වා තැබීම අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවයේ නීති රීති, රෙගුලාසි හා පටිපාටීන් සමග අනුකූල විය යුතුය.

2. ගුවන් යානයක් ඇතුලුවීම, අනුමැතිය ලබාගැනීම, සංක්‍රමණය, විශේෂ ගුවන් ගමන් බලපත්‍රය, රේගු හා නිරෝධායනය ආශ්‍රිත එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක රජයේ නීති

රීති, රෙගුලාසි හා පරිපාටීන් සමග අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවයේ සහ එවැනි ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක දේශභූමියක් ඇතුළට ගුවන් යානයක් ප්‍රවේශවීම, පිටත්වීම හා නවත්වා තැබීම ඇතුලුව එහි කාර්යය මණ්ඩලය , ගුවන් මගීන්, හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානා මගින් සිදුකරන කටයුතු අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවයේ නීති·රීති, රෙගුලාසි හා පරිපාටීන් වලට අනුකූල විය යුතුය.

3. සංක්‍රමණික, රේගු, නිරෝධායන හා සමාන රෙගුලාසි අදාළ කරගැනීමේදී, සමාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනයේ නියළෙන අනෙක් පාර්ශවයේ ගුවන් සේවයට වඩා තමාගේ හෝ වෙනත් ඕනෑම ගුවන් සේවයක් සඳහා කිසිදු පාර්ශවයක් විසින් කැමැත්ත ලබා නොදිය යුතුය.

4. හිංසා සිදුකිරීම, ගුවන් මංකොල්ලය එරෙහිව ආරක්ෂක පියවර හා මත්ද්‍රව්‍ය පාලනය සම්බන්ධයෙන් හැර ගුවන් මගීන්, ගමන් මලු, ගුවන් නෞකා සහ සෘජු මාර්ගස්ථ තැපැල් සේවා සාමාන්‍යය පාලන තත්වයන්ට වඩා වැඩියෙන් යටත් නොකළ යුතුය. සෘජු මාර්ගස්ථ ගමන් මලු හා ගුවන් නෞකා රේගු තීරු බද්දෙන් හා අනෙකුත් සමාන බදුවලින් නිදහස් කළයුතුය.

6 වන වගන්තිය

සහතික බලපත්‍රභාරනාගැනීම

1. එක් පාර්ශවයක් විසින් නිකුත් කළ හෝ යවන ලද සහ බලාත්මක ගුවන් සහතික, සාමාර්ථතා සහතික සහ බලපත්‍ර ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවීමේ අරමුණින් අනෙක් පාර්ශවය විසින් වලංගු ලෙස පිළිගත යුතු අතර එවැනි සහතික හා බලපත්‍ර මෙම සම්මුතිය යටතේ ස්ථාපිත අවම ප්‍රමිතීන්ට සමාන හෝ ඉහළ -මට්ටමකින් නිකුත් කර හා වලංගුභාවය පත් කළද, ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවීමේ කාර්යයයේදී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් වලංගු ලෙස පිළිගත යුතුය.

2. එක් පාර්ශවයක ගගනගාමී බලධාරීන් විසින් ඕනෑම පුද්ගලයකුට හෝ නම්කළ ගුවන් සේවයකට හෝ ගිවිසගත් සේවා මෙහෙයවන ගුවන්යානාවක් සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කළ 1 පරිච්ඡේදයේ සඳහන් බලපත්‍ර හෝ සහතික කොන්දේසි හෝ වරප්‍රසාද මගින් සම්මුතිය යටතේ පිහිටුවාගත් අවම ප්‍රමිතීන් වලින් වෙනස්කමක් සිදුකිරීමට අවසර ලබාගත යුතු අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය සමග ගොනු කළයුතු එම වෙනස්කිරීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රශ්නකාරී තත්වයක් පැහැදිලි

කරගැනීමේ අරමුණින් අනෙක් පාර්ශවය විසින් ගුවන් ගග්න බලධාරීන් අතර සාකච්ජාවක් ඉල්ලා සිටිය හැකිය.

3. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් තම පාර්ශවයේ ජාතිකයන්ට පිරිනමන ලද ශක්නුවත් බව පිළිබඳ සහතිකයක් හෝ ඕනෑම බලපත්‍රයක් තම දේශයට ඉහළින් පියාසර කිරීම් ගුවන් ගමන්වල කාර්යාර්ථය සඳහා පිළිගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට එක් එක් පාර්ශවයට අයිතිය ඇත්තේය.

7 වැනි වගන්තිය

ආරක්ෂණය

1. ගුවන් ගමන් පහසුකම්, ගුවන් යානාවල සේවක පිරිස, ගුවන් යානාව සහ ගුවන් යානාව මෙහෙයවීම සම්බන්ධයෙන් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් විසින් පවත්වාගෙන යන ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් පිළිබඳව අනෙක් පාර්ශවයට ඕනෑම අවස්ථාවකදී උපදේශන ඉල්ලා සිටි හැකිය. එම උපදේශන, එවැනි ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කර දින තිහක් (30) ඇතුළත පැවැත්විය යුතුය.

2. එවැනි උපදේශනවලින් අනතුරුව, එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් ඉහත සඳහන් ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන්, අවම වශයෙන් සම්මුතිය ප්‍රකාරව එවකට ස්ථාපනය කරන ලද අවම මට්ටමට සමාන ලෙස හෝ ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් පවත්වාගෙන නොයන බව හෝ ක්‍රියාත්මක නොකරන බව අනික් පාර්ශවය විසින් සොයා ගන්නේ නම්, එසේ සොයා ගැනීම සිදුකරන ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය එම සොයා ගැනීම පිළිබඳව සහ එම අවම ප්‍රමිතීන් සමග අනුකූලවීමට අවශ්‍ය යැයි සැලකෙන පියවර පිළිබඳව අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය වෙත දැනුම් දිය යුතුය. වරද සිදුකරනු ලබන ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, නිවැරදි කිරීම සඳහා සුදුසු පියවර ගතයුතු අතර, වරද පිළිබඳ දැනුම්දීමෙන් දින පහළොවක් (15) ඇතුළත හෝ එකඟවන එවැනි ඊට වඩා දීර්ඝ කාල සීමාවක් ඇතුළත සුදුසු පියවර ගැනීමට අපොහොසත් වීම, 6 වැනි වගන්තිය ක්‍රියාවේ යෙදවීමට හේතුවක් විය යුතුය.

3. මෙම සම්මුතියේ 33 වැනි වගන්තියේ විධිවිධාන සම්බන්ධව සැලකීමකින් තොරව, පරීක්ෂාව මගින් අත්‍යවශ්‍ය ප්‍රමාදයක් ඇති නොවන්නේ නම් පමණක්, එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක ගුවන් සමාගම හෝ ගුවන් සමාගම් වෙනුවෙන් මෙහෙයවීම් කටයුතු සිදුකරන හෝ බදු වැඩපිළිවෙළක් යටතේ වූ ඕනෑම ගුවන් යානයක් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශය තුළට යැදී සිටින කාල සීමාව තුළදී, අනෙක්

ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ බලයලත් නියෝජිතයකුගේ පරීක්ෂාවට ලක් විය හැකියයි එකඟ වෙති. ගුවන් යානයේ සහ එහි සේවක පිරිසගේ ලිපිලේඛන වල වලංගුභාවය පරීක්ෂා කිරීම (මෙම වගන්තියේදී "රැම්ප්" පරීක්ෂණය යනුවෙන් හැඳින්වෙන) ගුවන් යානයේ සහ ඒ අවට එහි උපකරණවල මතුපිට පෙනෙන්නට තිබෙන පරිදි තත්ත්වය පරීක්ෂා කිරීම ඇතුළත් වේ.

4. අ) ගුවන් යානාවක් හෝ ගුවන් යානාවක් මෙහෙයවීමක් සම්මුතිය ප්‍රකාරව එවකට ස්ථාපනය කරන ලද අවම ප්‍රමිතීන්වලට අනුකූල නොවන බවට බරපතල ලෙස සැලකිල්ලට ගතයුතු කාරණා, රැසක්, හෝ

ආ) සම්මුතිය ප්‍රකාරව එවකට ස්ථාපනය කරන ලද ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් කාර්යක්ෂමව පවත්වාගෙනයාමේ හෝ ක්‍රියාත්මක කරගෙන යාමේ අඩුවක් තිබෙන බවට බරපතල ලෙස සැලකිල්ලට ගතයුතු කාරණා රැසක්,එවැනි රැම්ප් පරීක්ෂාවෙන් හෝ රැම්ප් පරීක්ෂා ගණනාවකින් අනාවරණය වේ නම්,

සම්මුතියේ 33 වැනි වගන්තිය අනුව, එම ගුවන් යානය සම්බන්ධයෙන් හෝ එම ගුවන් යානයේ සේවක පිරිස සම්බන්ධයෙන් සහතික හෝ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම හෝ වලංගුභාවයට පත් කිරීම සඳහා සැපයිය යුතු අවශ්‍යතා හෝ ගුවන් යානය මෙහෙයවීම සඳහා පැවරිය යුතු අවශ්‍යතා, සම්මුතියට අනුව අදාළ කාලයේදී ස්ථාපනය කරන ලද අවම ප්‍රමිතීන්වලට සමාන හෝ ඊට ඉහළ නොවන ලෙස සපුරා නොමැති බව නිගමන කිරීමට රැම්ප් පරීක්ෂණය සිදුකරන ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයට නිදහස තිබිය යුතුය.

5. මෙම වගන්තියේ 4 ඡේදයට අනුකූලව, එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් විසින් නම්කරන ලද ගුවන් සමාගමක් මෙහෙයුම් සඳහා යොදා ගන්නා ගුවන් යානයක රැම්ප් පරීක්ෂාවක් සිදු කිරීම සඳහා, එම නම්කරන ලද ගුවන් සමාගමේ නියෝජිතයන් විසින් ප්‍රවේශය ලබා දීම ප්‍රතික්ෂේප කරන අවස්ථාවකදී, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයට මෙම වගන්තියේ 5 වැනි ඡේදයේ දැක්වෙන ආකාරයේ බරපතල ලෙස සැළකිල්ලට ගතයුතු කාරණා රැසක් මතුවී ඇති බව දැක්විය හැකි අතර එම උප වගන්තියේ දැක්වෙන නිගමනවලට එළඹිය හැකිය.

6. රැම්ප් පරීක්ෂණයකින්, රැම්ප් පරීක්ෂණ රැසකින්, රැම්ප් පරීක්ෂණයක් සඳහා ප්‍රවේශය ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ, උපදේශනයක හෝ වෙනත් ආකාරයක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල ආරක්ෂාව සඳහා වහාම පියවර ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වන බව එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් නිගමනය කරන අවස්ථාවක දී, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ ගුවන් සමාගමේ හෝ ගුවන් සමාගම්වල මෙහෙයුම් අධිකාරී බලය වහාම අත්හිටුවීමට හෝ විවලනය කිරීමට හෝ එහත කී පාර්ශවයට අයිතිවාසිකමක් ඇත්තේය.

7. මෙම වගන්තියේ 2 හා 6 වැනි ඡේදවලට අනුකූලව, එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් ගන්නා යම් පියවරක්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය අදාළ ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන්වලට අනුකූලව කටයුතුකිරීම මත අත්හිටුවිය යුතුය.

8. 2 වන පරිච්ඡේදය සම්බන්ධයෙන්, ගිවිසගත් කාලසීමාව ගතවූ අවස්ථාවකදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සමග එක් පාර්ශවයක් විසින් අනනුකූල බවට තීන්දු වුවහොත්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහලේකම්වරයාගෙන් උපදෙස් ලබාගත යුතුය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහලේකම්වරයාට තත්වය පිළිබඳව තෘප්තිමත් විසඳුමක් පිළිබඳව උපදෙස් ලබාදිය යුතුය.

8වැනි වගන්තිය

ගුවන් සේවාවල ආරක්ෂාව

1. ජාත්‍යන්තර නීතිය යටතේ ඇති අයිතිවාසිකම් හා බැඳීම්වලට අනුකූලව, ගිවිසුම්කාර පාර්ශව, නිත්‍යානුකූල නොවන බාධා පැමිණවීම්වලට එරෙහිව සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ආරක්ෂාව සුරක්ෂා කිරීම සඳහා ඔවුන් සතුවන බැඳීම් එකිනෙක පාර්ශව වෙත යළි ප්‍රතිඥාදීම මෙම ගිවිසුමේ අත්‍යවශ්‍ය කොටසක් වෙයි. ජාත්‍යන්තර නීතිය යටතේ සිය අයිතිවාසිකම් හා බැඳීම් පිළිබඳ පොදු නියමයන්ට සීමා නොවී 1963 සැප්තැම්බර් 14 වැනි දින ටෝකියෝහිදී අත්සන් තබන ලද ගුවන් යානය තුළදී සිදුකරනු ලබන වැරදී හා යම් යම් වෙනත් ක්‍රියා පිළිබඳ සම්මුතිය, 1970 දෙසැම්බර් 16 වැනි දින හේග්හි දී අත්සන් තබන ලද ගුවන්යානාවල නිත්‍යානුකූල නොවන අල්ලා ගැනීම් මර්දනය කිරීම පිළිබඳ සම්මුතිය. 1971 සැප්තැම්බර් 23 වැනි දින මොන්ට්‍රියල්හිදී අත්සන් තබන ලද සිවිල් ගුවන් සේවාවල ආරක්ෂාවට එරෙහි නිත්‍යානුකූල නොවන කටයුතු මර්දනය කිරීම පිළිබඳ සම්මුතිය හා 1971 සැප්තැම්බර් 23 වැනි දින මොන්ට්‍රියල්හිදී අත්සන් තබන ලද සිවිල් ගුවන් සේවාවල ආරක්ෂාවට එරෙහිව සිදුකරනු ලබන නිත්‍යානුකූල නොවන කටයුතු මර්දනය කිරීම පිළිබඳ සම්මුතියේ අතිරේකයක් වන 1988 පෙබරවාරි 24 වැනි දින මොන්ට්‍රියල්හිදී අත්සන් තබන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා මෙහෙයවනු ලබන ගුවන්තොටුපළවල දී නීතිවිරෝධී ප්‍රචණ්ඩකාරී කටයුතු මර්දනය පිළිබඳ සන්ධානය 1991 මාර්තු 1 වැනි දින මොන්ට්‍රියෙල් හි දී අත්සන් තබන ලද අනාවරණය කිරීම් සඳහා ප්ලාස්ටික් පුපුරණ ද්‍රව්‍ය සළකුණු කිරීම පිළිබඳ සම්මුතිය සහ ගිවිසුම්කාර දෙපාර්ශවයටම බැඳීම් ඇති කරන සිවිල් ගුවන්සේවාවල ආරක්ෂාව පාලනය කරනු ලබන වෙනත් බහුපාර්ශවීය ගිවිසුම්වල දක්වා ඇති ගුවන් සේවාවල ආරක්ෂක විධිවිධානවලට අනුකූලව එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විශේෂයෙන් කටයුතු කළ යුතුය.

2. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් සහාය ඉල්ලා සිටිනු ලබන අවස්ථාවලදී සිවිල් ගුවන්යානා නිත්‍යානුකූල නොවන අයුරින් අල්ලා

ගැනීම් හා එවැනි ගුවන්යානා , ඒවායේ මගීන් හා කාර්ය මණ්ඩල, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් ගමන් පහසුකම් හා සිවිල් ගුවන් සේවාවල ආරක්ෂාව සඳහා වන යම් යම් වෙනත් ආකාරයේ තර්ජන වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය සියලු සහාය ලබාදිය යුතුය.

3. මෙම ගිවිසුම්කාර පාර්ශව, මෙම විධිවිධාන පාර්ශවවලට එම ආරක්ෂක විධිවිධාන අදාළ වන ප්‍රමාණයට, අන්‍යොන්‍ය වශයෙන් සිදුකරන කටයුතුවලදී, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ස්ථාපිත කරන ලද හා මෙම සම්මුතියේ ඇමුණුම් ලෙස නම්කරනු ලැබ ඇති අදාළ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක විධිවිධානවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, තම නාමලේඛනයේ වූ ගුවන්යානා මෙහෙයවන්නන් හෝ තම දේශය තුළ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය හෝ ස්ථිර පදිංචිය ඇති ගුවන්යානා මෙහෙයවන්නන් හා තම දේශය තුළ ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයවන්නන්ට, එවැනි ගුවන්සේවා ආරක්ෂක විධිවිධානවලට අනුකූලව ක්‍රියාකළ යුතු බවට නියම කළ යුතු හෝ පෝලන්ත ජනරජය සම්බන්ධයෙන්, යුරෝපා සංගම් ගිවිසුම් යටතේ තම දේශය තුළ ස්ථාපනය කර ඇති හා යුරෝපා සංගම් නීතියට අනුකූලව, වලංගු මෙහෙයුම් බලපත්‍ර හිමි ගුවන් යානාවල මෙහෙයවන්නන් හා ඔවුන්ගේ දේශය තුළ ඇති ගුවන් තොටුපළවල මෙහෙයවන්නන් එවැනි සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක විධිවිධානවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුය.

4. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශයට ඇතුලුවීමේදී, ඉන් පිටවීමේදී හෝ එහි රැඳිසිටීමේදී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් නියම කරනු ලබන, එම පාර්ශවය පෝලන්ත ජනරජය වන කල්හි යුරෝපා සංගම් නීතිය ඇතුළුව එම රටේදී බලපැවැත්වෙන නීතියට අනුකූලවන සිවිල් ආරක්ෂක ගුවන් සේවා ආරක්ෂක විධිවිධාන පිළිපැදීමට ගුවන්යානා මෙහෙයවන්නන්ට සිදුවිය හැකි බවට එකඟවිය යුතුය.ගුවන්යානය ආරක්ෂා කර ගැනීමට හා ගුවන්යානයට ගොඩබිමේදී හෝ බඩුබාහිරාදිය පැටවීමේදී හෝ ඊට පෙරාතුව මඟින්, කාර්යමණ්ඩලය, ගෙනයනු ලබන ද්‍රව්‍ය, ගමන් මලු, ගුවන්යානා බඩු, තැපැල් ද්‍රව්‍ය හා ගුවන්යානයේ ගබඩාව පරීක්ෂා කිරීමට එක් එක් දේශය තුළදී ඵලදායී ලෙස අදාළ කරගනු ලබන පියවර ප්‍රමාණවත් තරමින් පවතින බවට එක් එක් ගිවිසුම් පාර්ශවය තහවුරු කළ යුතුය.

5. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, විශේෂ තර්ජනයක් පවතින අවස්ථාවලදී එය මැඩලීම සඳහා යුක්ති සහගත විශේෂ ආරක්ෂක පියවර ගන්නා ලෙස අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයෙන් ලද යම් ඉල්ලීමක් පිළිබඳව සානුකම්පිතව සලකා බැලිය යුතුය.

6 සිවිල් ගුවන් යානය නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගැනීමේ හෝ එවැනි ගුවන් යානයක, එහි මගීන් හා කාර්ය මණ්ඩලය, ගුවන් තොටුපළ හෝ ගුවන් ගමනාගමී පහසුකම්වල ආරක්ෂාවට එරෙහි වෙනත් නීතිවිරෝධී කටයුතු පිළිබඳ යම් සිදුවීමක් හෝ එවැන්නක් සිදුවන බවට තර්ජනයක් හෝ පවතී නම් එවැනි සිදුවීමක් හෝ සිදුවීම පිළිබඳ තර්ජනය කඩිනමින් හා ආරක්ෂා සහිතව නිමා කිරීම සඳහා සන්නිවේදන කටයුතු සඳහා සහ වෙනත් යෝග්‍ය පියවර සඳහා පහසුකම් සැලසීමෙන් සහාය දැක්විය යුතුය.

7 අනෙක් පාර්ශවය විසින් මෙම ගිවිසුමේ විධිවිධාන වලින් ඉවත් වී ඇති බවට විශ්වාසකිරීම සඳහා එක් පාර්ශවයකට සාධාරණ හේතූන් පවතින අවස්ථාවකදි, පළමු පාර්ශවය විසින් උපදේශනයක් ඉල්ලා සිටිය හැකිය. එක් පාර්ශවයකින් ඉල්ලීමක් ලැබී දින පහළොවක් (15) ඇතළත එවැනි සාකච්ඡා ආරම්භ කළයුතුය. සාකච්ඡාව ආරම්භ වීමෙන් දින පහළොවක් (15) ඇතුළත තෘප්තිමත් එකඟතාවයකට එළඹීමට අපොහොසත් වීම මඟින් අනෙක් පාර්ශවය විසින් නම්කළ ගුවන් සේවය හෝ ගුවන් සේවාවන්ගේ බලය පැවරීම නවතා දැමීමට, අහෝසිකිරීමට. අත්හිටුවීමට හෝ කොන්දේසි පැනවීම සඳහා කාරණාවන් නියම කළ හැකිය. මෙම වගන්තියේ විධිවිධාන සමඟ තවදුරටත් අනුකූල නොවීම වැලැක්වීම සඳහා හා හදිසි අවස්ථාවකදී සාධාරණීයකරණය කළ අවස්ථාවකදී, පළමු පර්ශවය සඳහා ඕනෑම අවස්ථාවක අන්තර්කාලීන ක්‍රියාමාර්ග ගත හැකිය.

9වන වගන්තිය

භාවිතා කිරීමේ ගාස්තු

1. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම හෝ ගුවන් සමාගම් සම්බන්ධයෙන් පනවනු ලැබූ හෝ තම ශක්නුවත් බලධාරීන්ට පනවනු ලැබීමට අවසර ලබා දී ඇත්තා වූ හෝ භාවිතා කිරීමේ ගාස්තු යුක්ති සහගත හා සාධාරණ බව එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් තහවුරු කරගත යුතු අතර මෙම ගාස්තු නිවැරදි මූලධර්ම මත පදනම්කර ගතයුතු අතර මෙවැනි සේවා සඳහා වෙනත් ගුවන් සමාගම් වසින් ගෙවනු ලබන ගාස්තුවලට වඩා වැඩි නොවිය යුතුය.

2. ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් තම පාර්ශවය විසින් නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමක් හෝ සමාන ගුවන් යානා භාවිත කරමින් සමාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා මෙහෙයවන ගුවන් සමාගම් සම්බන්ධයෙන් පනවනු ලැබූ භාවිතා කිරීමේ ගාස්තුවලට වඩා වැඩි ගාස්තුවක් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කරන ලද ගුවන් සමාගම/ගුවන් සමාගම් සම්බන්ධයෙන් නොපැනවිය යුතු හෝ පැනවීමට අවසර ලබාදීම හෝ නොකළයුතුය.

10 වන වගන්තිය

රේගු ඖස්තු

එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවා සමාගමක් විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා මඟින් මෙහෙයවයනු ලබන ගුවන් යානයක් සඳහා මෙන්ම, ඒවායේ නිත්‍ය උපකරණ, අමතර කොටස් (එන්ජීම ද ඇතුලුව) ඉන්ධන හා ස්නේහක තෙල් යානය තුළදී

පාවිච්චියට ගන්නා ලද ආහාර ද්‍රව්‍ය, බීම වර්ග, දුම්කොළ වැනි ගුවන් යානයේ ගබඩා බඩු නැවැත අපනයනය කරනු ලබන තෙක් යානය තුළම තිබෙන්නට ඉඩ හැරියොත් යානය අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශයට ක්‍රේන්ද්‍ර වීමේදී අයකරනු ලබන රේගුගාස්තු, පරීක්ෂණ ගාස්තු සහ වෙනත් ගාස්තුවලින් නිදහස් කළ යුතුය.
සපයනු ලබන සේවාවේ පිරිවැය මත පදනම් කොට අයකරනු ලබන ගාස්තු හැර මෙම වගන්තියේ 1 වන ඡේදයේ සඳහන් වෙනත් තීරුබදු, ගාස්තු හා අයකිරීම් වලින් පහත සඳහන් අයිතමයන්ද නිදහස් කළ යුතුය.

(අ) අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවා සමාගමක් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයක යොදවනු ලබන ගුවන් යානයක්, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළ නවතා තිබියදී යානය තුළට ඇතුල් කරන ලදුව හෝ සපයන ලදුව යානය තුළදී පාවිච්චිය සඳහා ගන්නා ගබඩා ද්‍රව්‍ය,

(ආ) එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක නම්කළ ගුවන් සේවා සමාගමක් විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයක් සඳහා යොදවන ලද ගුවන් යානයක් නඩත්තු කිරීම සඳහා හෝ අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශභූමියට සේන්ද්‍ර කර තිබියදී ලබාගන්නා ලද එන්ජින් ඇතුළු අමතර කොටස්,

(ඇ) එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක නම්කළ ගුවන් සේවා සමාගමක් විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයක යොදවනු ලැබ ඇති ගුවන් යානයකට සපයනු ලබන ඉන්ධන, ලිහිසිතෙල් සහ පාරිභෝජ්‍ය තාක්ෂණික සැපයුම්, මෙම යානය නවතා තබන ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළ යෙදෙන ගුවන් ගමන් වලින් කොටසක් සඳහා වුවද මේවායින් කොටසක් පාවිච්චි කළ හැකිය.

(ඈ) අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළ එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවාවන් විසින් භාවිත කළ වාණිජ වටිනාකමක් නොමැති වෙළඳ ප්‍රචාරක ද්‍රව්‍යය.

ගිවිසුම්කාර පාර්ශව දෙකින් ඕනෑම පාර්ශවයක ගුවන් යානයක තිබෙන වාස උපකරණ මෙන්ම වෙනත් ද්‍රව්‍ය හා සැපයුම් අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ රේගු බලධාරීන්ගේ අනුමැතිය ඇතිව පමණක් එම ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළදී ගොඩබැස හැකිය. එම ද්‍රව්‍ය හා සැපයුම් නැවැත අපනයනය කරන තෙක් හෝ වෙනත් ආකාරයෙන් සුදුස්සක් කරන තෙක් ඒවා රේගු රෙගුලාසිවලට අනුකූලව එකී බලධාරීන්ගේ අධීක්ෂණය යටතේ තබාගත යුතුය.

11 වන වගන්තිය

ධාරිතාව

වෙළඳපලේ වාණිජමය සළකාබැලීම් මත පදනම්ව, ජාත්‍යාන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සේවය මඟින් ලබා දෙන වාර ගනන හා ධාරිතාවය තීන්දු කිරීම සදහා එක් එක් පර්ශවය විසින් එක් එක් නම්කළ ගුවන් සේවවට ඉඩ ලබා දිය යුතුය.

සම්මුතියේ 15 වන වගන්තියට අනුකූලව ඒකාකාර කොන්දේසි යටතේ රේගු, තාක්ෂණික, මෙහෙයුම් හෝ පාරිසරික හේතූන් හැර අනෙක් පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන්සේවා මඟින් මෙහෙයවූ ගුවන් යානා වර්ගය, සේවයේ අඛණ්ඩතාය හෝ වාරගනන, ප්‍රවාහන ධාරිතාවය එක් එක් පාර්ශවයට ඒක පාර්ශිකව සීමා කළ නොහැකිය.

12 වන වගන්තිය

මිලගනන්

මෙම ගිවිසුම යටතේ මෙහෙය වූ ගුවන් සේවා සදහා අයකළ මිල ගනන් ගුවන් සේවා මඟින් නිදහසේ තීරණය කළ හැකි අතර අනුමැතියකට යටත් නොවිය යුතුය.

එක් එක් පර්ශවය විසින් සිය දේශ භූමියෙන් ඇරඹෙන ප්‍රවාහනය සදහා මිල ගනන් පිළිබඳව නම් කළ ගුවන් සේවා විසින් දන්වා යැවීමට හෝ බලධාරින් පත්කිරීම සිදු කළ යුතුය.

13 වන වගන්තිය

තරඟකාරිත්වය

නියමකර ගත් මාර්ගයන් හි ගිවිසගත් සේවාවන් මෙහෙයවීමේදී, තරඟ කිරීම සඳහා ගිවිසුම්කාර දෙපාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවා සඳහා සාධාරණ හා සමාන අවස්ථාවක් තිබිය යුතුය.

වාණිජ හා වෙළඳපල මත පදනම් වූ සලකා බැලීම් වලට අනුව, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන ධාරිතාවය හා වාර ගණන තීරණය කිරීම සඳහා එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් එක් එක් නම් කළ ගුවන් සේවයට ඉඩ සැලසිය යුතුය. කිසිදු ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් විසින් ගුවන් ගමන් ධාරිතාවය, වාර ගණන හෝ නියම කරගත් වාර ගණන, හෝ ගුවන් යානාව, හෝ අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය විසින් නම්කළ ගුවන් සේවය විසින් මෙහෙය වූ ගුවන්

යානාවක්, මෙම ගිවිසුමේ නියමයන්ට අනුකූලව හෝ සම්මුතිය මගින් දක්වන ලද එවැනි ඒකාකාරී තත්ත්වයන් හැර, ඒකපාර්ශිකව සීමා කිරීම සිදු නොකළ යුතුය.

තරඟකරුවෙක් බරපතල ලෙස දුර්වල කිරීමට හෝ එම තරඟකරු ගුවන් මාර්ගයෙන් බැහැර කරලීමට කිසිදු ආකාරයකින් වෙළඳපල බලය අවභාවිත කිරීමට වෙනත් ඕනෑම ගුවන් සේවාවක්, සේවාවන් හා සම්බන්ධ හෝ වෙන්ව නම්කළ ගුවන් සේවයකට හෝ ගුවන් සේවාවන්ට එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයට ඉඩ ලබා නොදිය යුතුය.

14 වන වගන්තිය

ඉපැයුම් මාරු කිරීම හා විනිමය පරිවර්තනය

01. එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක දේශය තුළදී අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම විසින් වියදම අභිබවා උපයා ගත් අදායම පරිවර්තනය කිරීම හා මාරු කිරීමේ අයිතිය එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවය, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම වෙත ප්‍රදානය කරයි.එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශව වල බලපැවැත්වෙන, වර්තමාන ගනුදෙනුවලට අදාළවන වෙළඳපළ විනිමය අනුපාතිකය යටතේ හා විදේශ විනිමය රෙගුලාසිවලට අනුකූලව මෙම පරිවර්තනය හා මාරු කිරීම කළ යුතුය.

02. එවැනි ආදායම් පිළිබඳව විනිමය පරිවර්තනය හා මාරුකිරීම සඳහා අදාළ නීතිරීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සිදුකිරීමට ඉඩලබාදිය යුතු අතර එවැනි පරිවර්තනය කිරීම හා මාරුකිරීම සිදුකිරීම සඳහා බැංකු මගින් සාමාන්‍යයන් සිදුකරන අයකිරීම් හැර අනෙකුත් ඕනෑම පරිපාලන හෝ විනිමය හුවමාරු ගාස්තු වලට යටත් නොවිය යුතුය.

03. මෙම වගන්තියේ විධිවිධාන මගින් අදාළ ජාතික නීතිරීති හා රෙගුලාසි වලට අනුව දෙපාර්ශවයේ ගුවන් සේවාවල තීරු බදු, බදු හෝ දායක මුදල් වලින් නිදහස් නොවෙයි.

04. ද්විත්ව බදුකරණය වැළක්වීම සඳහා පාර්ශවයන් අතර විශේෂ ගිවිසුමක් හෝ පාර්ශවයන් අතර අරමුදල් හුවමාරුවීම නියාමනය කරන විශේෂ ගිවිසුමක් ඇත්නම්, එවැනි ගිවිසුම් බලාත්මක විය යුතුය.

15 වන වගන්තිය

වාණිජමය කටයුතු

1. ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම හෝ සමාගම්වලට ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවයේ දේශය තුළ ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සම්පාදනය සහ විකිණීම මෙන්ම ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම හේතුකොට ගත් අනෙකුත් කාරණා සඳහා කාර්යාල ස්ථාපනය කිරීමට ඉඩ ලබාදිය යුතුය.

2. ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමකට, අනෙක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ දේශයට ඇතුලුවීම, වාසය කිරීම හා රැකියාවක නියුක්ත වීම සඳහා අදාළ දේශීය නීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව, ගිවිසගත් සේවාවන් ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍යය විය හැකි කළමනාකාර, වාණිජමය, මෙහෙයුම්, අලෙවිකරණය, තාක්ෂණික හා අනෙක් විශේෂඥ කාර්ය මණ්ඩල සහ නියෝජිතයින් එම අනෙක් පාර්ශවයේ දේශය තුළට ගෙන ඒමට සහ පවත්වාගෙන යාමට අයිතිවාසිකම තිබිය යුතුය.

3. මෙම කාර්ය මණ්ඩල අවශ්‍යතා නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමේ මනාපය මත තම රටේ නිලධාරීන්ගෙන් හෝ ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවයේ දේශය තුළ පවත්නා වෙනත් ගුවන් සමාගමක, සංවිධානයක හෝ සමාගමක සේවාවන් උපයෝගී කොට ගනිමින් තෘප්ත කළ හැකි අතර ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවයේ දේශයේ දී එවැනි සේවා ඉටු කිරීමට බලය ලබාදිය හැකිය.

4. එක් පාර්ශවයක නම්කළ ගුවන් සේවයක හෝ සේවාවලට විකල්පයක් ලෙස, අනෙක් පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළ මෙහෙයුම් සිදුකරන අනෙකුත් ඕනෑම සංවිධානයක, සමාගමක හෝ ගුවන් සේවයක සේවා භාවිත කිරීමෙන් හෝ එහි සේවක පිරිස මගින් මෙම කාර්යය මණ්ඩල අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලිය හැකිය.

5. අනෙක් පාර්ශවය විසින් බලාත්මක කළ නීති රීති හා රෙගුලාසිවලට නියෝජිතයන් හා කාර්යය මණ්ඩලය යටත් විය යුතු අතර එවැනි නීති රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල විය යුතුය;

   (අ) අනන්‍යෝන්‍ය පදනම මත හා අවම ප්‍රමාදයක් සහිතව, එක් එක් පාර්ශවය විසින් මෙම වගන්තියේ 2 වන පරිච්ඡේදයේ සඳහන් නියෝජිතයන් හා කාර්යය මණ්ඩලය සඳහා අවශ්‍ය රැකියා බලපත්‍ර, සංචාරක වීසා හෝ අනෙකුත් සමාන ලිපිලේඛන ලබා දිය යුතුය;

   (ආ) දින 90කට නොවැඩි කාලයක් සඳහා යම් යම් තාවකාලික රාජකාරි සිදුකරන පුද්ගලයන් සඳහා රැකියා බලපත් අවශ්‍යතාව කඩිනමින් ලබාගැනීම සඳහා දෙපාර්ශවය විසින් පහසුකම් සැලසිය යුතුය.

6. ගිවිසගත් ගුවන් ගමන් මාර්ගවල ගිවිසගත් සේවා සිදුකිරීම හෝ මෙහෙයවීමේදී, දෙපාර්ශවයේ නීති රීති හා රෙගුලාසිවලට යටත්ව, එක් පාර්ශවයක නම්කළ ඕනෑම ගුවන් සේවයක් මගින්;

(අ) එම පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවයක්/සේවා;

(ආ) අනෙක් පාර්ශවයේ නම් කළ ගුවන් සේවයක්/සේවා; හෝ

(ඇ) තෙවැනි පාර්ශවයේ රටක් විසින් අනෙක් පාර්ශවයේ ගුවන් සේවා සහ එවැනි තෙවන පාර්ශවයක් හරහා, වෙත හා වෙතින් සේවා සම්බන්ධයෙන් අනෙක් ගුවන් සේවා හා අනෙක් පාර්ශවයේ ගුවන් සේවා අතර එවැනි තෙවනි පාර්ශවයක් මගින් බලය පවරන හෝ සමගාමී කටයුතු සැලසුම් කෙරේනම්,එවැනි සේවා මෙහෙයවීමට හෝ සිදුකිරීමට සුදුසු මෙහෙයුම් බලය පවරන තෙවන රටක ගුවන් සේවයක්/සේවා සමග කේත හුවමාරුකරගැනීමේ කටයුතු සැලසුම් කරගත යුතුය.

7. ඕනෑම කේත හුවමාරුකරගැනීමේ ගිවිසුමට අනුව ටිකට් පත් කල්තියා වෙන්කිරීම, නිකුත් කිරීම, හා අළවිකිරීමේදී, අළවිකරණ ගුවන්සේවය මගින් ගුවන් ගමනේ එක් එක් අංශ මෙහෙයවන ගුවන් සේවය පිළිබඳව එහි සිටින ගුවන් මගීන්ට උපදෙස් ලබාදිය යුතුය.

8. ඉහත කටයුතු සැළසුම් කළ සියලුම ගුවන් සේවා මගින් සුදුසු ගුවන් මාර්ග හා ගුවන් ගමන් අයිතීන් පවත්වන කොන්දේසීන්ට ඉහත සඳහන් 6 වන හා 7 වන පරිච්ඡේද වලට යටත්ය.

9. අළවිකරන ගුවන් සේවයක් ලෙස නම්කළ ගුවන් සේවයක් විසින් පැවැත්වූ එක් එක් කේත හුවමාරු කරගැනීමේ සේවය සඳහා එම ගුවන් සේවය නම්කරන පාර්ශවයේ හිමිකම්වල ධාරිතාවයට පටහැනිව ගනන් නොගත යුතුය.

10. ගිවිසුම්කාර පාර්ශවවල නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන වක්‍ර සේවා සපයන්නන්ට ගිවිසුම්කාර පාර්ශවවල අභ්‍යන්තර හෝ බාහිර ඕනෑම ස්ථානයකට හෝ එහි සිට රේගු පහසුකම් සහිත සියලුම ගුවන් තොටුපොළ වෙත හා ඒවායේ සිට ප්‍රවාහන කටයුතු මෙහෙයවීම ඇතුලු, යෝග්‍ය පරිදි, අදාළ නීති හා රෙගුලාසිවලට යටත්ව ගුදම්ගත භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ අයිතිය සමග සීමා රහිතව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය, භාණ්ඩ සඳහා ඕනෑම පෘෂ්ඨීය ප්‍රවාහන කාර්යයක නියැළීමට අවසර ලබා දිය යුතුය. එවැනි පෘෂ්ඨීය හෝ ගුවන් මාර්ගයෙන් ප්‍රවාහනය කරන භාණ්ඩ සඳහා ගුවන් තොටුපොළ රේගු මෙහෙයුම් හා පහසුකම් ලැබීමේ අයිතියක් ඇත.සිය පෘෂ්ඨීය ප්‍රවාහනය ක්‍රියාත්මක කිරීම හෝ අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් සහ භාණ්ඩ

ප්‍රවාහන වක්‍ර සේවා සපයන්නන් හරහා ක්‍රියාත්මක වන පෘෂ්ඨීය ප්‍රවාහනය ඇතුලු අනෙකුත් පෘෂ්ඨීය යාත්‍රා සමග ඇතිකර ගත් වැඩපිළිවෙළ තුළින් එම සේවා සැපයීම නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම් විසින් සිය කැමැත්ත පරිදි සිදු කරනු ඇත.

ප්‍රවාහන මාදිලියට අදාළ කාරණා පිළිබඳව බඩු ගෙනයන පුද්ගලයන් දැනුවත් කර එවැනි අන්තර් මාදිලි භාණ්ඩ සේවාවන් කේවල වශයෙන් ද ගුවන් හා පෘෂ්ඨීය ප්‍රවාහන යන මාධ්‍ය දෙකෙහිම එකතුවක් වශයෙන් ද වන මිළ ගණන්වලට ලබා දිය හැකිය.

16 වන වගන්තිය

මෙහෙයුම් නම්‍යතාවය

1. මෙම අවබෝධතා ගිවිසුම මගින් බලය පවරන ලද සේවා මෙහෙයවීමේදී එක් එක් ගුවන් සමාගමට, තමාගේම ගුවන් සමාගම් හෝ මෙම සම්මුතියේ සංශෝධන සඳහා වූ සන්ධානය හා එක් එක් පාර්ශවයේ නීති හා රෙගුලාසි පිළිබඳව සැළකිලිමත් වෙමින් එක් පාර්ශවයක හෝ තුන්වැනි රටවල ගුවන් සමාගම් අතර සබඳතාවක් ඇතිකර ගැනීම් තුළින්, බදු ක්‍රමය යටතේ, උප බදු ක්‍රමය යටතේ පැය ගණනකට කුලියට ගැනීම (*"අන්තර් හුවමාරුව"* හෝ *"පැය ගණනට කුලියට ගැනීම"*) හෝ කාර්ය මණ්ඩලය සමග බද්දට ගැනීම, රක්ෂණ හා නඩත්තුව (*"බදු"*) ලෙස ගෙන ඇති ගුවන් යානයක් හෝ යොදාගත හැකිය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් විධිවිධාන සපයා ඇති ආකාරයට පාර්ශවවල ගුවන් ගමන් බලධාරීන්, විසින් ආරක්ෂාව සඳහා වූ වගකීම කොන්දේසි පනවමින් විශේෂ ගිවිසුමකට එළඹිය යුතුයි.

2. කුමන හෝ ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක්, 7 වැනි සුරක්ෂිතභාවය හා 8 වැනි (ගුවන් ගමන් ආරක්ෂාව) යන වගන්තිවලට අනුකූල නොවන, මෙම ගිවිසුම යටතේ ලබා දෙනු ලබන සේවාවන් සඳහා බද්දටගත් ගුවන්යානය යොදා ගැනීමෙන් වැළකී සිටිය යුතුය.

3. මෙම ගිවිසුමේ ඇමුණුමේ දක්වා ඇති ගුවන් මාර්ගයේ ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථානයකදී වෙනසක් කිරීමක් සම්බන්ධයෙන් කිසිදු සීමාවක් නොමැතිව අනිකුත් ගුවන් සේවා සමග කටයුතු කිරීමේදී හුවමාරු කරගන්නා කේත යටතේ කිසියම් ස්ථානයක් අභිබවා ප්‍රවාහනය සිදුකිරීම ගුවන් සේවය නම්කර ඇති ගිවිසුම්කාර පාර්ශයෙන් දේශ භූමියෙන් ප්‍රවාහනය අඛණ්ඩව සිදු කරනවානම්, මෙහෙයවූ ගුවන්යානා ගනන, ප්‍රමාණය හෝ වර්ගය සහ කිසියම් දිශාවක් දෙසට ගමන් කිරීමේදී, ගුවන් සේවය නම්කර ඇති ගිවිසුම්කාර පාර්ශයේ දේශ භූමිය වෙත ප්‍රවාහනය සිදු කිරීම යනුවෙන් එවැනි ස්ථානයක් අභිබවා ප්‍රවාහනය අඛණ්ඩව

සිදුකිරීම ඇතුළුව ජාත්‍යාන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය සිදු කිරීම සඳහා ඕනෑම ගුවන්සේවයක් හිමිකම් ලබයි.

17 වන වගන්තිය

සංඛ්‍යා ලේඛන

අවශ්‍ය වුවහෝත්, එක් එක් පාර්ශවයේ ගහනගාමී බලධාරින් විසින්, ඉල්ලීම මත, කාලින හෝ අනෙකුත් සංඛ්‍යාලේඛන ප්‍රකාශන අනෙක් පාර්ශවයේ ගුවන් ගහනගාමීන් වෙත ලබා දීම සඳහා නම්කළ ගුවන් සේවයට හෝ සේවාවන්ට සැපයිය යුතුය.

18 වන වගන්තිය

කාලසීමාවන් අනුමත කිරීම

1. එක් එක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම හෝ සමාගම් විසින් නිශ්චිත ගමන් මාර්ගවල එකඟතාවට පත් සේවාවන් ආරම්භ කිරීමට දින (30) තිහකට නොවැඩි ගණනකට පෙරාතුව, අදහස් කරන සේවාවන්ගේ කාල සටහන්, නිශ්චිත වාර ගණන, ගුවන් යානා වර්ගය, ඒවායේ ස්වරූපය, සේවාවේ ස්වභාවය සහ මගීන් සඳහා පවතින ආසන සංඛ්‍යාව ආදිය ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවයේ ගුවන් ගමන් බලධාරීන්ගේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. පසුව කරනු ලබන වෙනස්කම් සඳහා ද මෙය අදාළ විය යුතුය. විශේෂ අවස්ථාවකදී, එම බලධාරීන්ගේ එකඟතාවට යටත්ව කාල සීමාව අඩුකර ගැනීමේ හැකියාව පවතී.

2. යම් නම්කරන ලද ගුවන් සමාගමක් විසින් එම අනුමත කාල සටහනේ සඳහන් ගුවන් ගමන්වලට අමතර වශයෙන් අවස්ථාවට අනුකූල ගමන්වාර ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම්, ඒ සඳහා අදාළ ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයේ ගුවන් ගමන් බලධාරීන්ගේ පූර්ව අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය.

19 වන වගන්තිය

උපදේශන

1. ගිවිසුම්කාර පාර්ශවවල ගුවන් ගමන් බලධාරීන් විසින් මෙම ගිවිසුමේ ක්‍රියාත්මකභාවය සහ එහි විධිවිධාන සහ ඇමුණුම්වල අනුකූලතාව තහවුරු කිරීමේ අරමුණෙන් එකිනෙකා සමග එක් එක් කාලවලදී සමීප සහයෝගීතාවයෙන් යුතුව සාකච්ඡා පැවැත්විය යුතුය.

2. එවන් උපදේශන, දෙපාර්ශවය විසින් එකඟතාවට පත් අන් ආකාරයක් නොමැත්තේ නම්, සාකච්ඡා හෝ ලිපි හුවමාරුව හරහා, එසේ කරනු ලබන ඉල්ලීම ලැබී දින හැට (60) ක කාලයක් ඇතුළතදී ආරම්භ කළ යුතුය.

20 වැනි වගන්තිය

ආරවුල් සමථයකට පත් කර ගැනීම

මෙම ගිවිසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම හෝ අදාළ කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ගිවිසුම්කාර පාර්ශව අතර යම් ආරවුලක් ඇතිවුවහොත්, පළමු කොටම එය සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් සමථයකට පත්කර ගැනීමට ගිවිසුම්කාර පාර්ශව විසින් උත්සාහ දැරිය යුතුය.
සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් සමථයකට පත්කර ගැනීමට නොහැකි නම්, රාජතාන්ත්‍රික මාර්ග ඔස්සේ අදාළ ආරවුල සමථයකට පත්කර ගත යුතුය.රාජතාන්ත්‍රික මාර්ග ඔස්සේ අදාළ ආරවුල සමථයකට පත්කර ගත නොහැක්කේ නම්, අදාළ ආරවුල බේරුම්කාර විනිශ්චය සභාවක් වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

21 වැනි වගන්තිය

සංශෝධන

1. ගිවිසුම්කාර කුමන හෝ පාර්ශවයක් විසින් මෙම ගිවිසුමට ගෙන ඒමට සුදුසු යැයි සළකන ඕනෑම සංශෝධනයක් ඕනෑම අවස්ථාවක අනෙක් පාර්ශවය වෙත යෝජනා කළ හැකිය. ගිවිසුම්කාර පාර්ශවවල ගුවන් ගමන් බලධාරීන් අතර පවත්වන සාකච්ඡා හෝ ලිපි හුවමාරු හරහා පවත්වනු ලබන අදාළ සංශෝධන පිළිබඳ උපදේශන, පාර්ශව අතර එකඟතාවට පත් අන් ආකාරයක් නොමැත්තේ නම්, එම යෝජනාව අනෙක් පාර්ශවය වෙත ලැබී දින හැට (60) ක කාලසීමාවක් තුළ ආරම්භ කළ යුතුය.

2. ගිවිසුම්කාර එක් පාර්ශවයක් විසින් මෙම ගිවිසුමේ ඇමුණුම් සඳහා සංශෝධන ගෙන ඒම සුදුසු යැයි සිතන්නේ නම්, පාර්ශව ද්විත්වයෙහිම ගුවන් ගමන් බලධාරීන් එවන් සංශෝධනයක් සඳහා එකඟතාව පළ කරනු ඇත.

3. මෙම වගන්තියේ 1 හෝ 2 ඡේදවලට අනුකූලව මෙම ගිවිසුමට හෝ එහි ඇමුණුම්වලට කරනු ලබන යම් සංශෝධනයක් පාර්ශව අතර සටහන් හුවමාරු කර ගැනීමත් තුළින් තහවුරු කරගත් පසුව බලාත්මක භාවයට පත්වනු ඇත. ඒ සඳහා එකඟතාවට පත් වූ දින සිට තාවකාලිකව එය අදාළ වනු ඇත.

22 වැනි වගන්තිය

බහුපාර්ශවීය ගිවිසුම්

ගිවිසුම්කාර පාර්ශවවලට අදාළව ගුවන් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් බහුපාර්ශවීය ගිවිසුමක් බලාත්මක වුවහොත්, එම ගිවිසුමේ විධිවිධාන හා අනුකූලවන ආකාරයට ගිවිසුම්කාර පාර්ශව අතර සාකච්ඡා පැවැත්වීම තුළින් මෙම ගිවිසුම සංශෝධනය කළ හැකිය.

23 වැනි වගන්තිය

අවසාන කිරීම

මෙම ගිවිසුම අවසාන කිරීම පිණිස වූ තීරණය ඕනෑම ගිවිසුම්කාර පාර්ශවයක් විසින් අනෙක් පාර්ශවය වෙත ඕනෑම අවස්ථාවක රාජ්‍යතාන්ත්‍රික මාර්ග ඔස්සේ ලිඛිතව දැනුම් දිය යුතුය. එවන් දැනුම්දීමක්, ඒ හා සමගම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ද සන්නිවේදනය කළ යුතුය. එවැනි අවස්ථාවක, අවසාන කිරීමේ දැනුම් දීම අදාළ කාල සීමාව ඉකුත්වීමට ප්‍රථම එකඟතාව මත ඉවත්කර නොගන්නේ නම්, එම දැනුම් දීම ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවය වෙත ලැබීමෙන් මාස දොළහ (12) ක ට පෙර ගිවිසුම අවසාන කළ යුතුය. ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවය විසින් ගිවිසුම අවසානකිරීමේ දැනුම්දීමක් ලැබුණු බවට වූ දැන්වීම නොකෙරුණු විටෙක, එම අවසාන කිරීමේ දැනුම් දීම, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ලැබුණු දින සිට දින දා හතර (14) ක ට පසු ලැබුණු බවට සැළකිය යුතුය.

24 වැනි වගන්තිය

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ ලියාපදිංචිවීම

මෙම ගිවිසුම සහ එයට ගෙනඑනු ලබන යම් සංශෝධනයක් ගිවිසුම්කාර පාර්ශව විසින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ලියාපදිංචිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. දා හතර (14) ක ට පසු ලැබුණු බවට සැළකිය යුතුය.

25 වැනි වගන්තිය

බලාත්මක වීම

මෙම ගිවිසුම, එය බලාත්මක වීමට අවශ්‍ය වන්නා වූ අදාළ අභ්‍යන්තර පරිපාටීන් සම්පූර්ණ කර ඇති බවට තහවුරු කරමින් ගිවිසුම්කාර පාර්ශව විසින් කරනු ලබන අවසාන ලිඛිත දැනුම් දීම රාජ්‍යතාන්ත්‍රික මාර්ග ඔස්සේ ගිවිසුම්කාර අනෙක් පාර්ශවය වෙත ලැබුණු දින සිට බලාත්මක භාවයට පත්වේ.

මීට සාක්ෂි පිණිස පහත දැක්වෙන ඔවුනොවුන්ගේ ආණ්ඩු විසින් පූර්ණ බලය සපයන ලද තානාපතිවරුන් විසින් මීට අත්සන් තබන ලදී.

සිංහල, පෘතුගාල් සහ ඉංග්‍රීසි යන භාෂාවලින් පිටපත් සහිතව සියලුම පාඨ සමානව සත්‍යවත් වන ලෙස සකසා දෙසැම්බර් 6, 2017 දින කොළඹ දී අත්සන් තබන ලදී.

අර්ථ දැක්වීමේ ව්‍යාකූලතාවයක් වෙතොත්, ඉංග්‍රීසි පාඨය බලපැවැත්විය යුතුය.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ
ආණ්ඩුව වෙනුවට.

ගනේගම සේනා විතානගේ මහතා
ලේකම්
ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

බ්‍රසීල ෆෙඩරල් ජනරජ
ආණ්ඩුව වෙනුවට

එලිසබෙත්- සොෆී මාසෙලා ඩි බොස්කෝ බල්සා
තානාපතිතුමිය

ඇමුණුම

මාර්ග සටහන් සැළැස්ම

සිය ගමනාන්තය පිළිබඳව නියමයන් ප්‍රකාරව, පහත මාර්ගයන් හී ස්ථාන අතර නියමිත ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය සිදුකිරීම සඳහා එක් එක් පාර්ශවයේ නම්කළ ගුවන් සේවාවන්ට අයිතිය තිබිය යුතුය.

අ. බ්‍රසීල ජනරජ ආණ්ඩුව විසින් නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම් මගින් මෙහෙයවිය යුතු ගමන් මාර්ග

මෙපිට ස්ථාන	බ්‍රසීලයේ ස්ථාන	අතර මැදි ස්ථාන	ශ්‍රීලංකාවේ ස්ථාන	එපිට ස්ථාන

ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථාන	ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක්

ආ. ශ්‍රී ලංකා ජනරජයේ ආණ්ඩුව විසින් නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම් මගින් මෙහෙයවිය යුතු ගමන් මාර්ග

මෙපිට ස්ථාන	ශ්‍රී ලංකාවේ ස්ථාන	අතර මැදි ස්ථාන	ශ්‍රීලංකාවේ ස්ථාන	එපිට ස්ථාන
ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක්	ඕනෑම ස්ථානයක්

සටහන්:

නම්කළ ගුවන්සේවා පාර්ශවයේ දේශභූමිය තුළ ස්ථානයක කටයුතු කරන සේවා ඇත්නම්; මෙම ගිවිසුම යටතේ දිශාමය හෝ භූගෝලීය සීමාවක් රහිතව සහ අවසරලත් ගුවන් ගමන් සිදුකිරීමට ඇති ඕනෑම අයිතියක් අහිමි නොකර; කුමන පාර්ශවයක හෝ නම්කළ ගුවන් සේවයක් මගින් සියලුම හෝ ඕනෑම ගුවන් සේවාවක් සඳහා,

1. දෙදිශාවට හෝ එක් දිශාවකට ගුවන්යානා මෙහෙය වීම;
2. එක් ගුවන්යානා මෙහෙයුමක් ඇතුළත විවිධ ගුවන්යානා ගනනක් සංයුක්ත කිරීස;
3. ඕනෑම සංයුක්ත කිරීමක් සහ ඕනෑම අනුපිළිවෙලකට ගුවන් මාර්ගවල පාර්ශවයන්ගේ දේශභූමිවල මෙපිට, අතර මැදි ස්ථාන, එපිට ස්ථාන සහ ස්ථානවල සේවයේ යෙදීම;
4. ඕනෑම ස්ථානයක් හෝ ස්ථානයක නතර කිරීම බැහැර කිරීම;
5. ගුවන් මාර්ගවල එහි ගුවන් යානයක ඕනෑම ස්ථානයක සිට එහි අනෙක් ගුවන් යානයේ ඕනෑම ස්ථානයක් දක්වා ගමන් මාරු කිරීම;
6. ගුවන් යානය හෝ ගුවන් ගමන් වාර ගනන වෙනස්කර හෝ නොකර සිය දේශභූමිය තුළ මෙපිට ස්ථානයක් හෝ ඕනෑම ස්ථානයක් සේවයේ යෙදීම සහ සේවාවන් ඔස්සේ මහජනතාව වෙත එවැනි සේවා වෙළඳ ප්‍රචාරණය කිරීම සහ සිදුකළ හැකිය.