ACORDO

ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

O REINO DO BAHREIN

SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ÍNDICE

Conteúdo	
	Preâmbulo
Artigo 1	Definições
Artigo 2	Aplicabilidade da Convenção de Chicago
Artigo 3	Concessão de Direitos
Artigo 4	Designação e Autorizações de Operação
Artigo 5	Negação, Revogação e Suspensão de Autorizações de Operação
Artigo 6	Isenção de Encargos Alfandegários e outros Encargos
Artigo 7	Preços
Artigo 8	Capacidade
Artigo 9	Aplicação de Leis e Regulamentos
Artigo 10	Reconhecimento de Certificados e Licenças
Artigo 11	Arrendamento
Artigo 12	Concorrência
Artigo 13	Segurança Operacional
Artigo 14	Segurança da Aviação
Artigo 15	Atividades Comerciais
Artigo 16	Apresentação dos Horários Programados de Voos
Artigo 17	Fornecimento de Estatísticas
Artigo 18	Conformidade com Convenção Multilateral
Artigo 19	Tarifas Aeronáuticas
Artigo 20	Proteção Ambiental
Artigo 21	Consultas e Emendas
Artigo 22	Solução de Controvérsias
Artigo 23	Denúncia
Artigo 24	Registro na OACI
Artigo 25	Entrada em Vigor

...

ACORDO ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O REINO DO BAHREIN SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

A República Federativa do Brasil

e

o Reino do Bahrein,
doravante denominados "Partes";

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

Desejando promover um sistema de aviação internacional baseado na competição entre as empresas aéreas no mercado, com o mínimo de interferência governamental;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais;

Reconhecendo que serviços aéreos internacionais eficientes e competitivos aumentam o comércio, o bem-estar dos consumidores e o crescimento econômico;

Desejando tornar possível para as empresas aéreas oferecer ao público usuário do transporte aéreo uma variedade de opções de serviço e querendo encorajar as empresas aéreas a individualmente desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos; e

Desejando garantir o mais alto nível de segurança operacional e de segurança da aviação nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua grave preocupação a respeito de atos ou ameaças contra a segurança de aeronaves, que colocam em risco a segurança das pessoas ou da propriedade, afetam, de forma adversa, a operação de serviços aéreos e minam a confiança do público na segurança da aviação civil;

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

Para os propósitos deste Acordo, a menos que o contexto disponha diferentemente:

a) O termo "Convenção de Chicago" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui todos os anexos adotados nos termos do Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, nos termos dos Artigos 90 e 94(a), na medida em que esses anexos e alterações sejam aplicáveis a ambas as Partes;

b) O termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Reino do Bahrein, a unidade Assuntos de Aviação Civil, e, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que possa ser autorizado a desempenhar quaisquer funções atualmente exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;

c) O termo "serviços acordados" significa serviços aéreos internacionais regulares na(s) rota(s) especificada(s) no Quadro de Rotas conjuntamente acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes para o transporte de passageiros, bagagem, carga e mala postal;

d) O termo "empresa aérea designada" significa qualquer empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 4 (Designação e Autorizações de Operação) deste Acordo;

e) O termo "rota especificada" significa uma rota especificada no Quadro de Rotas conjuntamente acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes;

f) O termo "capacidade", em relação a uma aeronave, significa a carga útil da aeronave disponível em uma rota ou trecho de uma rota e, em relação a um "serviço acordado", significa a capacidade da aeronave usada em tal serviço, multiplicada pela frequência operada por tal aeronave, durante um determinado período, em uma rota ou trecho de uma rota;

g) O termo "território" tem o significado que lhe é atribuído no Artigo 2 da Convenção de Chicago, e os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no artigo 96 da Convenção de Chicago;

h) O termo "preço" significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições sob as quais esses preços se aplicam, incluindo comissões e outras remunerações adicionais por agenciamento ou venda de bilhetes de transporte, mas excluindo remuneração e condições para o transporte de mala postal;

i) Os termos "equipamentos de solo", "provisões de bordo" e "peças sobressalentes" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Anexo 9 da Convenção de Chicago;

j) O termo "tarifas aeronáuticas" significa o valor cobrado das empresas aéreas pelas autoridades competentes ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso das instalações e serviços dos aeroportos, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações e serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, para aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

Artigo 2

Aplicabilidade da Convenção de Chicago

As disposições do Acordo estarão sujeitas às disposições da Convenção de Chicago, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis a serviços aéreos internacionais.

Artigo 3

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 acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada Parte 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 acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, 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 demais empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 4 (Designação e Autorização de Operação) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo do parágrafo (2) deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.

5. Se devido a conflitos armados, calamidades naturais, distúrbios políticos ou desdobramentos disruptivos a empresa aérea designada de uma das Partes não puder operar um

serviço em sua rota normal, a outra Parte envidará seus melhores esforços para facilitar a continuidade da operação do serviço por meio de rearranjos apropriados dessas rotas.

Artigo 4
Designação e Autorizações de Operação

1. Cada Parte terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados conforme este Acordo e de revogar ou alterar tal designação.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação das empresas aéreas designadas, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea esteja estabelecida e tenha o seu principal local de negócios no território da Parte que a designa;

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

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 13 (Segurança Operacional) e no Artigo 14 (Segurança da Aviação); e

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições prescritas, segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação prevista no parágrafo (2), uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 5
Negação, Revogação e Suspensão de
Autorizações de Operação

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 4 (Designação e Autorização de Operação) deste Acordo a uma empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente:

a) caso não haja prova de que a empresa aérea esteja estabelecida e tenha o seu principal local de negócios no território da Parte que a designa;

b) caso a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 13 (Segurança Operacional) e no Artigo 14 (Segurança da Aviação); e

c) caso a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições estabelecidas conforme as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir infrações das leis e dos regulamentos acima referidos ou a menos que a segurança operacional ou a segurança da aviação exijam ações em conformidade com as disposições do Artigo 13 (segurança operacional) ou Artigo 14 (Segurança da Aviação), os direitos enumerados no parágrafo 1 deste Artigo somente serão exercidos após consultas entre as autoridades aeronáuticas, em conformidade com o Artigo 21 (Consulta e Emendas) deste Acordo.

Artigo 6

Isenção de Encargos Alfandegários e de Outros Encargos

1. Aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes, bem como seu equipamento de uso normal, suprimentos de combustível e lubrificantes e provisões de bordo, incluindo alimentos, bebidas e tabaco, transportados a bordo de tais aeronaves, estarão isentos de todos os encargos alfandegários, taxas de inspeção e outras taxas similares ao chegar ao território da outra Parte, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que sejam reexportados ou sejam utilizados na parte da viagem realizada sobre aquele território.

2. Suprimentos de combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, equipamento de uso normal e provisões de bordo introduzidos no território de uma Parte por, ou em nome das empresas aéreas designadas da outra Parte, ou levados a bordo da aeronave operada por tais empresas aéreas designadas e destinados exclusivamente ao uso na operação de serviços aéreos internacionais, serão isentos de todos os encargos e impostos aduaneiros cobrados no território da primeira Parte, mesmo quando essas provisões forem para uso na parte da viagem realizada sobre o território da Parte em que são levados a bordo. Pode-se requerer que os materiais acima mencionados sejam mantidos sob supervisão e controle aduaneiro.

3. O equipamento de uso normal, as peças sobressalentes, as provisões de bordo e os suprimentos de combustível e lubrificantes mantidos a bordo da aeronave de qualquer das Partes somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a aprovação das autoridades aduaneiras de tal Parte, que podem exigir que esses materiais sejam colocados sob sua supervisão até ao momento em que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, de acordo com os regulamentos alfandegários.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto pelo território de uma Parte, e sem deixar a área do aeroporto reservada para este propósito, somente serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de encargos alfandegários e de outros impostos similares.

5. Ficam isentos de todos os encargos ou impostos aduaneiros, em base recíproca, os documentos oficiais com o emblema da(s) empresa(s) aérea(s), tais como etiquetas de bagagem, passagens aéreas, conhecimentos aéreos, cartões de embarque, tabela de horários, comunicações de escritório e de solo importados para o território da sua Parte para uso exclusivo da empresa aérea designada da outra Parte.

Artigo 7
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base neste Acordo poderão ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte destinado a seu território ou nele originado.

Artigo 8
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais de 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 de Chicago.

Artigo 9
Aplicação de Leis e Regulamentos

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

2. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulantes, bagagem, carga ou mala postal, tais como formalidades relativas a entrada, saída, emigração e imigração, bem como alfândegárias, sanitárias e de quarentena aplicar-se-ão a passageiros, tripulantes, bagagem, carga ou mala postal transportados pela aeronave da empresa aérea designada da outra Parte, enquanto estiverem dentro do referido território.

3. Nenhuma das Partes poderá conceder qualquer preferência às suas empresas aéreas em relação às empresas aéreas designadas da outra Parte na aplicação das leis e regulamentos previstos neste Artigo.

Artigo 10
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para a finalidade de operar as rotas e os serviços previstos neste Acordo, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que estão ou que possam ser estabelecidos segundo a Convenção de Chicago.

2. Se as prerrogativas 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 de Chicago, 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 se reserva o direito de recusar-se a reconhecer, para a finalidade de sobrevoo em seu território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados para seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

Artigo 11
Arrendamento

1. Qualquer das Partes poderá impedir o uso de aeronaves arrendadas para serviços sob este Acordo que não cumpram com o Artigo 13 (Segurança Operacional) e no Artigo 14 (Segurança da Aviação).

2. Sujeitas ao Parágrafo (1) anterior, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão usar aeronaves arrendadas de outras empresas aéreas, desde que todos os participantes nesses acordos tenham os direitos apropriados e atendam aos requisitos aplicados a tais acordos.

3. Sujeitas ao Parágrafo (1) anterior e de acordo com as leis e regulamentos internos das Partes, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão usar aeronaves (ou aeronaves e tripulantes) arrendadas de qualquer empresa, incluindo outras companhias aéreas, desde que isso não resulte numa empresa aérea arrendadora em exercício de direitos de tráfego que não tenha.

Artigo 12
Concorrência

1. As Partes deverão informar uma a outra, mediante solicitação, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e de quaisquer objetivos concretos a elas

relacionados que possam afetar a operação de serviços aéreos abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.

2. As Partes deverão notificar uma a outra 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 qualquer outra disposição em contrário, nada do disposto neste Acordo (i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçará os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou (iii) delegará a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 13
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a realização de consultas, a qualquer momento, sobre as normas de segurança operacional adotadas pela outra Parte em qualquer área relacionada a tripulantes, aeronaves ou suas operações. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança, em quaisquer das áreas referidas, que sejam ao menos igual ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos à época segundo a Convenção de Chicago, a primeira Parte notificará a outra Parte de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões da OACI, e caberá à outra parte tomar as ações corretivas apropriadas. A não adoção pela outra Parte das medidas apropriadas dentro de 15 (quinze) dias, ou em período mais longo que possa ser acordado, será motivo para suspender autorizações de operação.

3. Não obstante a obrigação mencionada no Artigo 33 da Convenção de Chicago, fica acordado que qualquer aeronave operada por empresa(s) aérea(s) de uma Parte ou operada sob um contrato de arrendamento, em nome da(s) empresa(s) aérea(s) de uma Parte, em relação a serviços de ou para o território da outra Parte, poderá, enquanto no território da outra Parte, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e em torno da aeronave, para verificar tanto a validade dos documentos da aeronave como os da sua tripulação e a aparente condição da aeronave e do seus equipamentos (neste artigo denominada "inspeção de rampa"), desde que isso não cause demora desnecessária à operação da aeronave.

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

a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumpram as normas mínimas estabelecidas naquele momento, em conformidade com a Convenção de Chicago; ou

b) sérias preocupações quanto à falta de manutenção e administração eficazes das normas de segurança operacional estabelecidas naquele momento, em conformidade com a Convenção de Chicago:

a Parte que realizar a inspeção será livre para concluir, para os fins do Artigo 33 da Convenção de Chicago, que os requisitos sob os quais os certificados ou licenças relativos a essa aeronave ou à tripulação dessa aeronave foram emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais essa aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção de Chicago.

5. Na eventualidade de ser negado por um representante de uma empresa aérea o acesso, para fins de realização de uma inspeção de rampa em conformidade com o Parágrafo (3) do presente Artigo, a uma aeronave operada por essa empresa aérea, a outra Parte poderá inferir livremente que há sérias preocupações do tipo referido no Parágrafo (4) do presente Artigo, bem como tirar as conclusões referidas em tal parágrafo.

6. Cada Parte reserva-se o direito de imediatamente suspender ou revogar a autorização de operação de uma empresa aérea da outra Parte caso a primeira Parte conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa, uma série de inspeções de rampa ou uma recusa de acesso à inspeção de rampa, consulta ou outro meio, que medida imediata seja essencial para a segurança de uma operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com os Parágrafos (2) ou (6) deste Artigo será descontinuada tão logo deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

8. Com referência ao parágrafo (2), se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Este também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 14
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações perante 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 sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência 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 Anexo à Convenção de Chicago; 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 suas leis, regulamentos e práticas 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 qualquer diferença.

4. Cada Parte concorda que aos operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação referidas no Parágrafo (3) acima pela outra Parte para a entrada, saída e 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 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 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 início 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 provisórias a qualquer momento.

Artigo 15
Atividades Comerciais

1. Sujeita às leis e aos regulamentos de cada Parte, cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte os direitos de vender e comercializar serviços aéreos internacionais e produtos relacionados em seu território, diretamente ou por intermédio de agentes ou outros intermediários de escolha da empresa aérea, incluindo os direitos de estabelecer 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. Cada Parte permitirá que as empresas aéreas da outra Parte:

a) Tragam para o seu território e nele mantenham equipe não nacional para realizar trabalho gerencial, comercial, técnico e operacional, para a prestação de serviços aéreos, em conformidade com as leis e os regulamentos do Estado receptor em matéria de entrada, residência e emprego, e

b) Utilizem os serviços e a equipe de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere em seu território e que esteja autorizada a fornecer tais serviços.

4. Os representantes e os funcionários estarão sujeitos às leis e aos 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 necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados no parágrafo (3) deste Artigo; e

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

5. Cada Parte permitirá que as empresas aéreas da outra Parte paguem as despesas locais em seu território, incluindo a compra de combustível, em moeda local ou, a critério das empresas aéreas e ali autorizadas, em qualquer moeda livremente conversível.

6. Cada Parte permitirá que as empresas aéreas da outra Parte convertam e remetam ao exterior, sob demanda, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo, diretamente ligados ao transporte aéreo, que excedam as somas localmente

desembolsadas, com conversão e remessa permitidas, sem restrições, discriminação ou tributação, em relação à taxa de câmbio aplicável na data da conversão e remessa.

7. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os 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.

8. O disposto neste Artigo não isenta as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

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

Artigo 16
Apresentação dos Horários Programados de Voos

1. Com a máxima antecedência possível, mas não menos do que 30 (trinta) dias antes do início da operação de um serviço acordado ou qualquer modificação do mesmo, ou dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento de uma solicitação das autoridades aeronáuticas, as empresas designadas de uma Parte fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte informações relativas a natureza do serviço, horários, tipos de aeronaves, incluindo a capacidade oferecida em cada rota especificada, bem como qualquer informação adicional que possa ser necessária para satisfazer as autoridades aeronáuticas da outra Parte de que os requisitos deste Acordo estão sendo devidamente observados.

2. Para os voos de reforço que uma empresa aérea designada de uma Parte deseje operar em relação aos serviços acordados, fora da programação de voos aprovada, essa empresa aérea deve solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão normalmente apresentadas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

Artigo 17
Fornecimento de 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, estatísticas periódicas ou outras declarações de estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas. Tal declaração deverá incluir todas as informações necessárias para determinar o volume de tráfego transportado por essas empresas aéreas nos serviços acordados e as origens e destinos desse tráfego.

Artigo 18
Conformidade com Convenção Multilateral

Caso uma convenção multilateral geral de transporte aéreo, aceita pelas Partes, entre em vigor, as disposições de tal convenção devem prevalecer. Qualquer discussão com vistas a determinar até que ponto este Acordo deve ser rescindido, substituído, modificado ou

aeronáuticas concordem com um novo Quadro de Rotas, tais emendas entrarão em vigor na data em que forem aprovadas por ambas as autoridades aeronáuticas.

Artigo 22
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia entre as Partes que possa surgir em relação à interpretação ou à aplicação do presente Acordo, as Partes envidarão esforços para resolvê-la por meio de negociação.

2. Caso as Partes não resolvam a controvérsia por meio de negociação, ela deverá ser solucionada pela via diplomática.

3. Qualquer controvérsia decorrente deste Acordo que não seja resolvida pelo procedimento estabelecido nos parágrafos (1) e (2) acima poderá ser submetida, por acordo das Partes, a um árbitro ou a controvérsia poderá, a pedido de qualquer das Partes, ser submetida para decisão de um tribunal de 3 (três) árbitros, um a ser nomeado por cada Parte e o terceiro a ser nomeado pelos dois árbitros previamente nomeados. Cada uma das Partes nomeará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento, por qualquer das Partes, de aviso da outra Parte feito pelos canais diplomáticos, solicitando a arbitragem da controvérsia, e o terceiro árbitro será designado dentro de um período adicional de 30 (trinta) dias. Se uma das Partes não nomear um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não for nomeado dentro do prazo especificado, o presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes, nomear um árbitro ou árbitros, conforme o caso exigir. Nesse caso, o terceiro árbitro será nacional de um terceiro Estado, atuará como Presidente do tribunal e determinará o local onde a arbitragem será realizada. Se o Presidente considerar que ele ou ela é nacional de um Estado que não pode ser considerado neutro em relação à controvérsia, o Vice-Presidente mais antigo que não seja desqualificado por esse motivo deverá fazer a nomeação. O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos.

4. Cada Parte arcará com os custos do árbitro que designou, bem como de sua representação no procedimento arbitral. Os custos do Presidente e quaisquer outros custos serão suportados em partes iguais pelas Partes.

5. As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada nos termos do Parágrafo (3) deste Artigo.

6. Se e enquanto uma das Partes não cumprir qualquer decisão prevista no Parágrafo (3) deste Artigo, a outra Parte poderá limitar, negar ou revogar as prerrogativas concedidas em virtude deste Acordo à Parte em descumprimento ou a uma empresa aérea designada em descumprimento da parte em descumprimento.

Artigo 23
Denúncia

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, pelos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. Nesse caso, o presente Acordo expirará 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que o aviso de denúncia seja retirado por mútuo acordo antes do término desse período. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 24
Registro na OACI

Este Acordo e quaisquer emendas a ele deverão ser registrados após a sua assinatura na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território este Acordo foi assinado ou conforme acordado pelas Partes.

Artigo 25
Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias após as Partes terem notificado uma a outra, por troca de notas diplomáticas, de que os requisitos constitucionais das Partes, para a entrada em vigor deste Acordo, foram cumpridos.

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

Feito no Bahrein, em 14 de novembro de 2018, em duplicata, nos idiomas português, árabe e inglês, todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência na interpretação dos textos em árabe e em português, o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Norton de Andrade Mello Rapesta
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário

PELO REINO DO BAHREIN

Kamal Bin Ahmed Mohamed
Ministro dos Transportes e das Telecomunicações

اتفاقية
بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية
وحكومة مملكة البحرين
بشأن الخدمات الجوية

جدول المحتويات

المحتويات		الصفحة
	المقدمة	2
المادة 1	التعاريف	3/4
المادة 2	تطبيق معاهدة شيكاغو	4
المادة 3	منح الحقوق	5
المادة 4	التعيين وترخيص التشغيل	6
المادة 5	رفض أو إلغاء أو إيقاف ترخيص التشغيل	7
المادة 6	الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم	8
المادة 7	التعرفة	9
المادة 8	السعة	9
المادة 9	تطبيق القوانين والأنظمة	10
المادة 10	الاعتراف بالشهادات والرخص	11
المادة 11	التأجير	12
المادة 12	المنافسة	13
المادة 13	سلامة الطيران	14/15
المادة 14	أمن الطيران	16/17
المادة 15	الأنشطة التجارية	18/19
المادة 16	تقديم الجداول الزمنية	20
المادة 17	توفير الإحصائيات	20
المادة 18	التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف	21
المادة 19	رسوم الاستخدام	21
المادة 20	حماية البيئة	21
المادة 21	التشاور والتعديل	22
المادة 22	تسوية المنازعات	23/24
المادة 23	الإنهاء	24
المادة 24	التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي	24
المادة 25	الدخول حيز النفاذ	25

اتفاقية

بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

وحكومة مملكة البحرين

بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة مملكة البحرين ، المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين" باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944;

ورغبةً منهما في تدشين نظام طيران دولي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع أدنى حد من التدخل الحكومي;

ورغبةً منهما في تسهيل التوسع في فرص الخدمات الجوية الدولية;

واعترافاً منهما بأن الخدمات الجوية الدولية الفعالة تعزز التجارة ومصالح المستهلكين والتنمية الاقتصادية;

ورغبةً منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تقدم للجمهور خيارات متنوعة من الخدمات الجوية، ورغبة منهما في تشجيع مؤسسات النقل الجوي منفردة بتطوير وتقديم أسعار متجددة وتنافسية;

ورغبةً منهما في ضمان أعلى درجات الأمن والسلامة للخدمات الجوية الدولية، وفي إعادة تأكيد قلقهما البالغ بشأن الأفعال والتهديدات التي ترتكب ضد سلامة الطائرات، وتلك التي تهدد أمن الأشخاص أو الممتلكات، وتلك التي تؤثر سلباً على تشغيل الخدمات الجوية، وتلك التي تضعف ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة (1)

تعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض النص خلاف ذلك، فإن:

أ) مصطلح "معاهدة شيكاغو":

يقصد بها: معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك كافة الملاحق المعتمدة وفقاً للمادة (90) منها وأية تعديلات تطرأ عليها أو على ملاحقها بموجب المادتين (90) و(94أ) منها، وذلك إلى المدى الذي تكون تلك الملاحق والتعديلات الواردة عليها قد أصبحت واجبة التطبيق من قبل الطرفين المتعاقدين.

ب) مصطلح "سلطات الطيران":

يقصد بها: بالنسبة لحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية هيئة الطيران المدني ممثلة في الوكالة الوطنية للطيران المدني ، وبالنسبة لحكومة مملكة البحرين شئون الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين أي هيئة أو شخص يكون مفوضاً للقيام بأي مهام تقوم بها حالياً السلطات المذكورة، أو أي مهام أخرى مماثلة لتلك المهام.

ج) مصطلح "الخدمات المتفق عليها":

يقصد بها: الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في جدول الطرق المتفق عليه من قبل سلطتي الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين لنقل الركاب، الأمتعة، البضائع، والبريد.

د) مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعينة":

يقصد بها: أي مؤسسة نقل جوي، يتم تعيينها والترخيص لها طبقاً للمادة 4 (التعيين وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

هـ) مصطلح "الطريق المحدد":

يقصد به: الطريق المحدد في جدول الطرق المتفق عليه من قبل سلطتي الطيران التابعة لكلا الطرفين.

و) مصطلح "السعة":

يقصد بها: بالنسبة للطائرة الحمولة المنقولة على متن الطائرة والمتاحة على الطريق أو على جزء من الطريق، وبالنسبة لـ "الخدمات المتفق عليها" يقصد بها: سعة الطائرة المستخدمة لتوفير مثل هذه الخدمة، مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها ذات الطائرة خلال فترة معينة على الطريق أو جزء منه.

ز) **مصطلح "الإقليم":**

يقصد به: المعنى المخصص والمحدد في المادة (2) من معاهدة شيكاغو، ويقصد بمصطلحات كل من "خدمة جوية"، و "خدمة جوية دولية"، و "مؤسسة النقل الجوي"، و"التوقف لغير أغراض النقل" المعاني المخصصة لها بالمادة (96) من معاهدة شيكاغو.

ح) **مصطلح "السعر":**

يقصد به: السعر الذي يدفع مقابل نقل الركاب والأمتعة والشحن والشروط التي بموجبها تطبق هذه الأسعار، بالإضافة إلى عمولة المصروفات والمكافآت الإضافية الأخرى للوكالة أو لبيع تذاكر السفر، باستثناء مكافآت وشروط نقل البريد.

ط) **مصطلح "الملحق":**

يقصد به: أي ملحق لهذه الاتفاقية، وتشكل الملاحق جزء لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وجميع الإشارات لهذه الاتفاقية تتضمن إشارات إلى تلك الملاحق ما لم يقتضي السياق خلاف ذلك.

ي) **مصطلحات "المعدات الأرضية":**

تكون لمصطلحات كل من "المعدات الأرضية"، و "خزين الطائرة"، و "قطع الغيار" المعاني المحددة لها في الملحق (9) من معاهدة شيكاغو.

ك) **مصطلح "رسوم الاستخدام":**

يقصد به الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطة المختصة لتوفيرها مباني أو تسهيلات المطار أو التسهيلات المتعلقة بالملاحة الجوية أو أمن الطيران بما في ذلك الخدمات والتسهيلات الخاصة بالطائرة وملاحيها والركاب والبضائع.

المادة (2)

تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام معاهدة شيكاغو بقدر ما تسري تلك الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة (3)

منح الحقوق

1- يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية، وذلك لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق، والمتفق عليه بشكل مشترك من قبل سلطات الطيران لكلا الطرفين.

2- طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف بالحقوق التالية:

أ- الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف الآخر.

ب- التوقف في إقليم الطرف الآخر لغير أغراض النقل.

ج- التوقف في النقاط المحددة بجدول الطرق والمتفق عليه بشكل مشترك من قبل سلطات الطيران لكلا الطرفين بغرض نقل وإنزال حركة دولية للمسافرين والأمتعة والشحن أو البريد بصورة مجتمعة أو منفردة، و

د- حقوق أخرى محددة في هذه الاتفاقية.

3- تتمتع أيضاً مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين، بخلاف تلك المعينة بموجب المادة 4 (التعيين وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية بالحقوق المحددة في الفقرتين (أ) و (ب) من الفقرة (2) من هذه المادة.

4- لا يوجد بالفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين الحق بنقل المسافرين والبضائع والبريد بمقابل من نقطة في إقليم الطرف الآخر باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف الآخر.

5- إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين من تشغيل خدمة ما على طريقها المعتاد بسبب نزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو إضطربات سياسية أو نتيجة تطورات معرقلة، فعلى الطرف الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل تلك الخدمة من خلال إعادة الترتيب المناسب لتلك الطرق.

المادة (4)

التعيين وترخيص التشغيل

1- يحق لأي من الطرفين أن يعين كتابةً لدى الطرف الآخر مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخدمات المتفق عليها، وذلك وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وان يسحب أو يعدل هذا التعيين.

2- يتعين على أي من الطرفين عند تسلمه لهذا التعيين وطلب التشغيل من مؤسسة النقل الجوي المعينة بحسب الشكل والطريقة الموضحة لإصدار ترخيص التشغيل، أن يمنح ترخيص التشغيل اللازم، وذلك في نطاق أدنى حد من إجراءات التأخير، شريطة أن:

(أ)- تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة قد انشئت ويقع مقر اعمالها الرئيسي في الطرف الذي عينها.

(ب)- تكون السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد الطرف الذي عينها.

(ج) أن يلتزم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي بالأحكام المنصوص عليها في المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران). و

(د) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مستوفية للشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة المطبقة عادة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولية من قبل الطرف المتلقي لطلب التعيين.

3- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة عند استلامها لترخيص التشغيل وفقاً لما هو منصوص عليه بالفقرة (2) أعلاه، أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة التزامها بالأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية.

المادة (5)

رفض أو إلغاء أو إيقاف ترخيص التشغيل

1- يحق لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين تعليق التراخيص المشار إليها في المادة 4 (التعيين وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية، والممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة، ولذات السلطات الحق أيضاً في أن تلغي أو توقف أو تفرض شروط على هذه التراخيص بصفة مؤقتة أو دائمة، في الحالات التالية:

(أ) في حالة عدم تقديم مايثبت ان مؤسسة النقل الجوي قد انشئت او ان مركز اعمالها الرئيسي يقع في اقليم الطرف الذي عينها.

(ب) إخفاق الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي في الالتزام بأحكام المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران)، و

(ج) إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة في استيفاء الشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والأنظمة التي تطبق عادة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتلقي لطلب التعيين.

2- ما لم يتطلب اتخاذ إجراء عاجل ضرورياً لمنع المزيد من الانتهاكات للقوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه، أو ما لم تقتضي متطلبات السلامة أو الأمن اتخاذ إجراء وفقاً لأحكام المادة 13 (السلامة الجوية) و المادة 14 (أمن الطيران)، فيجب أن تكون الممارسة فقط للحقوق المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة بعد التشاور بين سلطات الطيران، وذلك وفقاً لأحكام المادة 21 (التشاور والتعديل) من هذه الاتفاقية.

المادة (6)

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

1- يجب أن تعفى الطائرات التي تشغل في الخدمات الجوية الدولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين، وكذلك معداتها العادية، ومؤن الوقود وزيوت التشحيم، وخزين الطائرة (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) التي تنقل على متنها، من كل الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المشابهة التي تفرض عند الوصول لإقليم الطرف الآخر، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو تستهلك في جزء من الرحلة التي تتم فوق ذلك الإقليم.

2- يجب أن تعفى مؤن الوقود، وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات العادية، وخزين الطائرة التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، أو نيابة عنها أو التي تنقل على متن طائرة تشغل من قبل ذات المؤسسة المعينة، والمعدة لمجرد الاستخدام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، من جميع الضرائب الجمركية والرسوم والضرائب المفروضة في إقليم الطرف الأول، حتى لو استخدمت هذه المؤن في جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف الذي نقلت عبره ذات المؤن بواسطة الطائرة. ويجوز المطالبة بأن تبقى المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف الجمارك ورقابتها.

3- يجوز تفريغ المعدات العادية، وقطع الغيار، وخزين الطائرة، ومؤن الوقود، وزيوت التشحيم التي تبقى على متن طائرة تابعة لأي من الطرفين، في إقليم الطرف الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف، والتي يجوز لها أن تطلب بأن توضع هذه المواد تحت إشرافها إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها، أو إلى أن يتم التخلص منها بأية طريقة وفقاً للأنظمة الجمركية.

4- يخضع المسافرين والبضائع والأمتعة التي تعبر مباشرة إقليم أحد الطرفين ولا تغادر منطقة المطار وتحتجز لهذا الغرض لرقابة مبسطة. وتعفى البضائع والأمتعة في العبور المباشر من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب المشابهة.

5- تعفى من كل الضرائب الجمركية و / أو الضرائب الأخرى على أساس المعاملة بالمثل، المستندات الرسمية التي تحمل شعار مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي مثل بطاقات الأمتعة، وتذاكر السفر، وقوائم الشحن، وبطاقات صعود المسافرين، والجداول الزمنية، والأدوات المكتبية والأرضية، وأجهزة الاتصالات التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين للاستخدام الخاص من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر.

المادة (7)

التعرفة

1- تحدد التعرفة لتشغيل الخدمات الجوية بموجب هذه الاتفاقية بكل حرية بواسطة مؤسسات النقل الجوي، ولا يستلزم الموافقة عليها.

2- يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة إشعاره، أو أن تودع لدى سلطة الطيران التابعة له، التعرفة الموضوعة للنقل من وإلى إقليمه.

المادة (8)

السعة

1- يسمح كل من الطرفين لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبله بتحديد عدد الرحلات والسعة للنقل الجوي الدولي، والتي تقدم على أساس الاعتبارات التجارية للسوق.

2- لا يجوز لأي من الطرفين أن يحد بصورة انفرادية من حجم الحركة، أو عدد الرحلات، أو انتظام خدماتها، أو تخصيص طراز الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر باستثناء ما تقتضيه أنظمة الجمارك، والأسباب الفنية أو التشغيلية أو البيئية في ظل اشتراطات موحدة بما يتفق مع أحكام المادة 15 من معاهدة شيكاغو.

المادة (9)

تطبيق القوانين والأنظمة

1- تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين التي تنظم دخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية إلى إقليمه أو مغادرتها له، أو عبورها له على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر.

2- تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين التي تنظم دخول المسافرين أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرته له، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجمارك والصحة والحجر الصحي، على المسافرين أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد، مما يتم حمله على طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، وذلك أثناء تواجدها في الإقليم المذكور.

3- لا يجوز لأي من الطرفين أن يمنح مؤسسة النقل الجوي التابعة له أي تفضيل على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر عند تطبيق القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة (10)

الاعتراف بالشهادات والرخص

1- تعتبر شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الأهلية، والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين، والتي تكون سارية المفعول معترفاً بها من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الطرق والخدمات المبينة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي صدرت أو اعتمدت بموجبها هذه الشهادات أو الرخص مساوية أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة أو التي قد تعتمد وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

2- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه، صادرة من سلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين إلى أي شخص أو إلى مؤسسة النقل الجوي المعينة أو لطائرة تعمل في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تختلف عن المعايير الدنيا المحددة بموجب معاهدة شيكاغو، وإذا تم إيداع مثل هذا الاختلاف إلى منظمة الطيران المدني الدولي، فيجوز للطرف الآخر أن يطلب إجراء مشاورات بين سلطتي الطيران التابعة لكلا الطرفين بغرض التوصل إلى اتفاق حول الممارسة محل الخلاف.

3- يحتفظ كل من الطرفين بحقه في رفض الاعتراف، لأغراض الطيران فوق إقليمه، بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه أو التي تعتمد لهم من قبل الطرف الآخر أو أية دولة أخرى.

المادة (11)

التأجير

1- يجوز لأي من الطرفين أن يمنع استخدام الطائرة المستأجرة في الخدمات المقررة في هذه الاتفاقية عندما لا تتقيد هذه الطائرة بأحكام المادة 13 (سلامة الطيران) والمادة 14 (أمن الطيران).

2- وفقاً للفقرة (1) أعلاه، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين أن تستخدم الطائرة المؤجرة من قبل مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن يحوز كل الأطراف المشاركين في هذه الترتيبات على الترخيص المناسب، وأن يستوفوا المتطلبات السارية على تلك الترتيبات.

3- وفقاً للفقرة (1) أعلاه، ووفقاً للقوانين واللوائح الداخلية للأطراف، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين أن تستخدم الطائرة (أو الطائرات والأطقم) المؤجرة من قبل أية شركة، بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى، شريطة ألا يؤدي ذلك إلى قيام مؤسسة النقل الجوي المؤجرة بممارسة حق لحركة لم تحصل عليه.

المادة (12)

المنافسة

1- يجب على كلا الطرفين إعلام بعضهما البعض بناء على طلبهما بخصوص قوانين المنافسة، والسياسات والممارسات، وما يطرأ عليها من تغييرات أو أي أهداف معينة منها، والتي يمكن أن تؤثر على خدمات النقل الجوي بموجب هذه الاتفاقية، وان يتم تحديد السلطات المسئولة في كل طرف عن هذا التطبيق الخاص بالقوانين.

2- يقوم كلا الطرفين بإخطار بعضهما البعض كلما وجد انه قد يكون هناك عدم توافق بينهما في الأمور المتعلقة بتطبيق قوانين المنافسة وسياساتها وممارساتها وأهدافها، وما قد يتصل من أمور خاصة بهذه الاتفاقية.

3- بصرف النظر عن أي حكم مخالف، فإنه لا شيء في هذه الاتفاقية يقتضي ما يلي:

أ- المطالبة باتفاقيات أو تطبيقها بين المتعهدين، والقرارات الصادرة من قبل الجمعيات المتعاهدة للشروع في أو القيام بالممارسات المتضافرة التي تمنع أو تشوه المنافسة.

ب- ما يعزز الآثار المترتبة على أي اتفاق، أو قرار أو ممارسة منسقة من هذا القبيل، أو

ج- إعطاء المشغلين الاقتصاديين من القطاع الخاص مسئولية اتخاذ التدابير التي تمنع أو تشوه أو تقيد المنافسة.

المادة (13)

سلامة الطيران

1- لكل من الطرفين أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرات أو اعتماد تشغيلها من قبل الطرف الآخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين بعد إجراء المشاورات أن الطرف الآخر لا يحتفظ أو لا يدير بفعالية معايير السلامة في أي من تلك المجالات، والتي تكون مساوية على الأقل للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو، فعلى الطرف الأول أن يخطر الطرف الآخر بما تبين له وبالخطوات التي يعتبرها لازمة للتوافق مع الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. ويعد إخفاق الطرف الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال أية مدة أطول قد يتفق عليها أساساً لإيقاف ترخيص التشغيل.

3- على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من معاهدة شيكاغو، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة تشغل من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين في خدمات من أو إلى إقليم دولة الطرف الآخر، فإنه يجوز أن تخضع للفحص من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف الآخر بغية التأكد من صحة وثائق الطائرة ورخص أفراد طاقمها، ومن الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول لذات الطائرة.

4- إذا ما أسفر الفحص الميداني أو سلسلة الفحوص الميدانية إلى أي مما يلي:

أ- قلق جدي من عدم استيفاء الطائرة أو تشغيلها للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

ب- قلق جدي من وجود تقصير في الصيانة الفعلية وفي الالتزام بمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

فإن للطرف الذي يجري الفحص، لأغراض المادة (33) من معاهدة شيكاغو، الحرية في أن يستنتج أن المتطلبات التي أصدرت أو اعتمدت بناءً عليها الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة أو بطاقمها، أو أن المتطلبات التي تم تشغيل الطائرة بناءً عليها، لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

5- في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين، إجراء الفحص الميداني على الطائرة التي تشغلها ذات المؤسسة أو المؤسسات وفقاً للفقرة (3) أعلاه، فإن للطرف الآخر الحرية في أن يستنتج حصول القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، وأن الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة قد تحققت.

6- يحتفظ كل طرف بحقه في تعليق أو إلغاء ترخيص التشغيل الصادر من قبله لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر فوراً، إذا استنتج سواء نتيجة للفحص الميداني أو لسلسلة الفحوص الميدانية، أو لرفض ذات المؤسسة السماح بإجراء الفحص الميداني، أو بأية طريقة أخرى، أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعنية بالأمر.

7- يتوقف العمل بأي إجراء قد يتخذ من قبل أحد الطرفين وفقاً للفقرتين (2) و (6) من هذه المادة إذا انتهت الأسباب التي أدت إلى إتخاذه.

8- بالإشارة إلى الفقرة (2)، إذا ما تقرر أن يبقى أي من الطرفين غير متقيد بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انتهاء المدة المتفق عليها، فإنه يطلع الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بهذا الأمر، وينبغي أيضاً أن يكون هذا الأخير على إطلاع بعد ذلك بالحالة المرضية.

المادة (14)

أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان، تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991، وكذلك أية معاهدة أخرى أو بروتوكول يتعلقان بأمن الطيران المدني ينضم إليهما الطرفان.

2- يقدم الطرفان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

3- يتصرف الطرفان في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، ووفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة شيكاغو، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية، أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة. ويخطر كل طرف الطرف الآخر بأي اختلاف بين أنظمته وممارساته المحلية ومعايير أمن الطيران المنصوص عليها في الملاحق، ويجوز لأي طرف أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في أي وقت لمناقشة أي اختلاف.

4- يوافق كل من الطرفين على وجوب إلزام مشغلي الطائرات أولئك بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه، والتي يطبقها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته له أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل من الطرفين أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرة وفحص الركاب وأفراد الطاقم والأمتعة اليدوية التي يحملونها والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرات قبل وأثناء الصعود للطائرة أو تحميل البضائع على متنها. وعلى كل من الطرفين أن ينظر بجدية لأي طلب من الطرف الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين.

5- عندما يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها

أو المطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بسرعة وأمان.

6- يحق لكل من الطرفين خلال فترة الستين (60) يوماً التالية لإخطار سلطات الطيران التابعة له بالقيام بتقييم الإجراءات الأمنية في إقليم الطرف الآخر المطبقة، أو المقرر تطبيقها من قبل مشغلي الطائرات للرحلات التي تقلع من إقليم الطرف الأول، أو التي تهبط فيه. ويتم الاتفاق على الترتيبات الإدارية لتقييم تلك الإجراءات الأمنية بين سلطات الطيران ويتم تنفيذها دون تأخير بحيث يتم التأكد من تقييمها بسرعة، ويجب أن تغطى الترتيبات بموجب اتفاقية سرية محددة.

7- إذا توافر لدى أي من الطرفين أسباباً معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، فيجوز له أن يطلب إجراء المشاورات، وتبدأ هذه المشاورات خلال خمسة عشرة (15) يوماً من استلام الطرف الآخر للطلب. ويمكن أن يشكل عدم التوصل لاتفاق مرضٍ خلال خمسة عشرة (15) يوماً من بدء المشاورات، أساساً لعدم منح ترخيص تشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، أو إيقاف هذا الترخيص أو تعليقه أو فرض شروط عليه. ويجوز للطرف الأول أن يتخذ في أي وقت إجراءً مؤقتاً عندما يبرر ذلك وجود ظرف طارئ أو من أجل منع المزيد من الإخلال بأحكام هذه المادة.

المادة (15)

الأنشطة التجارية

1- مع عدم الإخلال بقوانين كل من الطرفين وأنظمته، يلتزم كل طرف بمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، الحق في بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها في إقليمه مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو وسطاء آخرين من اختيار مؤسسات النقل الجوي، بما في ذلك الحق بتأسيس المكاتب في المناطق التي تخدمها تلك المؤسسة المعينة والتي لا تخدمها.

2- يحق لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة أن تبيع خدمات النقل الجوي بالعملة الخاصة بإقليم الطرف الآخر، أو أن تبيع ذات الخدمات طبقاً لقوانين ذات الطرف وأنظمته الوطنية بعملات دول أخرى تكون قابلة للتحويل الحر، ويحق لأي شخص أن يشتري بحرية هذه الخدمات بالعملات التي تقبلها تلك المؤسسة.

3- يسمح كل من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بما يلي:

أ) أن يستقدم إلى إقليمه ويستبقي فيه أشخاص غير مواطنين لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية، من أجل تقديم خدمات النقل الجوي، وذلك بما يتفق مع قوانين وأنظمة الدولة المستقبلة لهم بشأن الدخول والإقامة والعمل، و

ب) أن يستفيد من خدمات وموظفي أية شركة، ومنظمة أخرى أو أية مؤسسة نقل جوي تعمل في إقليمه وتكون مرخصة لتقديم هذه الخدمات.

4- يجب على ممثلي وموظفي مؤسسات النقل الجوي المعينة الخضوع للقوانين والأنظمة السارية في إقليم الطرف الآخر، بما يتسق مع تلك القوانين والأنظمة، وذلك حسبما يلي:

أ) يقوم كل من الطرفين، على أساس المعاملة بالمثل ومع الحد الأدنى من التأخير بمنح تراخيص العمل اللازمة، وتأشيرات الزيارة أو أي وثائق أخرى مماثلة لممثلي مؤسسات النقل الجوي المعينة وموظفيها المشار إليهم في الفقرة (3) من هذه المادة، و

ب) يعمل الطرفين على تسهيل وتسريع متطلبات تراخيص العمل للموظفين الذين يؤدون واجبات معينة مؤقتة لا تزيد على تسعين يوماً.

5- يسمح أي من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر بأن تدفع المصاريف المحلية في إقليمه، بما في ذلك مشتريات الوقود، بالعملة المحلية أو بأية عملة قابلة للتداول الحر يكون مصرح بها، وذلك وفقاً لاختيار مؤسسات النقل الجوي المعينة.

6- يسمح أي من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، بأن تقوم بحسب الطلب بالتحويل الخارجي للدولة التي تختارها مؤسسات النقل الجوي، وأن تحول كل الأرباح المحلية الناتجة عن بيع خدمات النقل الجوي المرتبطة مباشرة بأنشطة النقل الجوي والتي تزيد عن النفقات المحلية في حدود التحويل المسموح به بشكل فوري دون قيود أو تمييز وبسعر الصرف الساري في تاريخ التحويل.

7- يجب أن يكون تحويل هذه الإيرادات، وعملية الحوالات الخاصة بها متفقة مع القوانين والأنظمة المعمول بها، ولا يجب أن تفرض أي رسوم إدارية أو رسوم خاصة بالتحويل

باستثناء تلك التي تفرضها البنوك عادة على مثل هذا النوع من عمليات التحويل والحوالات.

8- إن الأحكام المنصوص عليها بهذه المادة لا تعفي مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين من الضرائب والفرائض والمساهمات التي تكون خاضعة لها.

9- إذا كان هناك اتفاقية خاصة بين الطرفين لتجنب الازدواج الضريبي، أو اتفاقية متعلقة بتنظيم نقل الأموال بينهما، فإن أحكام تلك الاتفاقيات هي التي تسود.

المادة (16)

تقديم الجداول الزمنية

1- يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين أن تودع المعلومات المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها لدى سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر، على وجه السرعة الممكنة، ولكن لمدة لا تقل عن ثلاثين يوماً قبل تطبيق ذات الخدمات، أو إجراء أي تعديل عليها، أو خلال ثلاثين يوماً بعد تسلم ذات المؤسسة طلب من سلطات الطيران

بإيداع المعلومات المتعلقة بطبيعة هذه الخدمات المتفق عليها والجداول الزمنية المخصصة لها، وأنواع الطائرات المراد استخدامها، بما في ذلك السعة المتاحة على أي من الطرق المحددة، وأية معلومات إضافية قد تطلب لإقناع سلطات الطيران في الطرف الآخر باستيفاء متطلبات هذه الاتفاقية، حسبما يتطلب وجوبه لذلك.

2- يجب على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين بأن تطلب تصريح مسبق من سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر إذا ما أرادت تشغيل خدمات جوية متفق عليها بواسطة طائرات إضافية بخلاف تلك المدرجة بالجداول الزمنية الموافق عليها، وذلك على أن يتم تقديم هذا الطلب قبل خمسة عشر يوماً على الأقل من بدء عملية التشغيل.

المادة (17)

توفير الإحصائيات

توفر سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين أو تدعو مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي ان توفر لسلطات الطيران في الطرف الآخر بناءً على طلبها، الدوريات أو كشوف الإحصائيات التي قد تطلب بشكل معقول. ويجب أن تشمل هذه الكشوف كل المعلومات اللازمة لتحديد حجم الحركة المنقولة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة للخدمات المتفق عليها ومناشئ مثل هذه الحركة ووجهاتها.

المادة (18)

التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف

إذا دخلت معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف، واعتمدت من قبل الطرفين باعتبار أنها دخلت حيز النفاذ، فإنه يجب أن تسود أحكام تلك المعاهدة.

يتم إجراء أي مناقشة بهدف تحديد مدى إنهاء هذه الاتفاقية أو استبدالها أو تعديلها أو استكمالها بأحكام الاتفاقية متعددة الأطراف وفقاً للمواد ذات الصلة في هذه الاتفاقية.

المادة (19)

رسوم الاستخدام

1- لا يحق لأي طرف أن يفرض أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر رسوم استخدام تزيد عن تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله والتي تعمل في خدمات دولية مشابهة.

2- يشجع كل طرف التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي توفرها تلك السلطات، حيثما كان ممكناً من خلال المنظمات التي تضم ممثلي مؤسسات النقل الجوي. كما يُعطى أولئك المستخدمون الإخطار المناسب بأية تعديلات مقترحة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم قبل العمل بالتعديلات. وعلاوة على ما سبق، يشجع كل من الطرفين السلطات المعنية بفرض الرسوم والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة والمتعلقة برسوم الاستخدام.

المادة (20)

حماية البيئة

يدعم الطرفان الحاجة لحماية البيئة من خلال تشجيع التطوير المستمر للطيران، ويوافق الطرفان فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليميهما على الامتثال بما جاء بالملحق (16) من معاهدة شيكاغو وبسياسة وإرشادات منظمة الطيران المدني الدولي القائمة في ذات الخصوص.

المادة (21)

التشاور والتعديل

1- بروح التعاون الوثيق، يقوم الطرفان أو سلطات الطيران التابعة لهما، في أي وقت، بهدف طلب التشاور بشأن تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل أو الامتثال لهذه الاتفاقية وملاحقها.

2- يبدأ ذلك التشاور خلال مدة ستين يوماً من تاريخ الطلب، ما لم تتفق سلطات الطيران لكلا الطرفين على خلاف ذلك.

3- يصدق كل من الطرفين وفقاً لإجراءاته الدستورية على التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية، وتدخل هذه التعديلات حيز النفاذ خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تبادل الطرفين المذكرات الدبلوماسية المؤكدة لذلك.

4- إذا كانت التعديلات تتعلق بجدول الطرق الموافق عليه من قبل سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين، فإنه يمكن الاتفاق عليها مباشرة بين هذه السلطات، وعندما تتفق سلطات الطيران على جدول طرق جديد، فإن التعديلات المتفق عليها تصبح نافذة من التاريخ الذي تم فيه الاتفاق عليها من قبل سلطات الطيران.

المادة (22)

تسوية المنازعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فإنهما يسعيان لتسويته بالتفاوض.

2- إذا فشل الطرفان في تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات، فيمكنهما حل الخلاف عن طريق القنوات الدبلوماسية.

3- إذا أخفق الطرفان في التوصل لتسوية الخلاف طبقاً للفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته للتحكيم بواسطة محكم واحد، أو قد يحال الخلاف بناءً على طلب أي من الطرفين إلى هيئة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين اللذين تم تعيينهما. ويعين كل طرف محكماً خلال مدة (60) ستين يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين من الآخر إخطاراً عبر القنوات الدبلوماسية لطلب تحكيم الخلاف، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ (30) ثلاثين يوماً. وإذا فشل أي من الطرفين في تعيين محكم خلال المدة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فيجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين أن يعين محكم أو محكمين وفقاً لمقتضى الحال. وفي تلك الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم وأن يعين مكان انعقاد التحكيم. وإذا أُعتبر الرئيس بأنه مواطنا لدولة لا يمكن أن تعد محايدة بالنسبة للخلاف، يتولى التعيين نائب الرئيس الأعلى مقاماً الذي لا يعد غير مؤهل وفقاً لذلك الأساس. وتصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات.

4- يتحمل كل من الطرفين مصاريف المحكم الذي قام بتعيينه، بالإضافة إلى ممثليه في إجراءات التحكيم. ويتحمل الطرفان مناصفة مصاريف الرئيس وأية مصاريف أخرى.

5- يتعهد الطرفان بأن يلتزما بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة.

6- إذا تخلف أي من الطرفين عن التزامه بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، فيجوز للطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغي الامتيازات التي منحت بموجب هذه الاتفاقية للطرف المخالف أو لمؤسسة النقل الجوي المخالفة.

المادة (23)

الإنهاء

1- يجوز لأي من الطرفين، في أي وقت، أن يخطر الطرف الآخر كتابةً عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي.

2- وفي هذه الحالة يجب إنهاء الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة بالاتفاق المتبادل، وفي حال عدم اعتراف الطرف الآخر بالاستلام، فيعتبر الإخطار مستلماً بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي لذات الإخطار.

المادة (24)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (25)

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية وملحقها حيز النفاذ بعد ثلاثين (30) يوماً من إخطار الطرفين كل منهما الآخر من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد استكمال الإجراءات الدستورية اللازمة للطرفين لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، المفوضان حسب الأصول من حكومتيهما، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مملكة البحرين بتاريخ 14 نوفمبر 2018 من نسختين باللغات العربية والبرتغالية والانجليزية، ولكل النصوص حجية متساوية، وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الانجليزي.

عن مملكة البحرين

كمال بن أحمد محمد

وزير المواصلات والإتصالات

عن جمهورية البرازيل الاتحادية

ي اندريدي ميلو رابستا

سفير مفوض فوق العادة

AGREEMENT

BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

AND

THE KINGDOM OF BAHRAIN

CONCERNING AIR SERVICES

TABLE OF CONTENTS

Contents	
	Preamble
Article 1	Definitions
Article 2	Applicability of the Chicago Convention
Article 3	Grant of Rights
Article 4	Designation and Operating Authorizations
Article 5	Withholding, Revocation or Suspension of Operating Authorizations
Article 6	Exemption from Custom and other Duties
Article 7	Pricing
Article 8	Capacity
Article 9	Application of Laws and Regulations
Article 10	Recognition of Certificates and Licenses
Article 11	Leasing
Article 12	Competition
Article 13	Aviation Safety
Article 14	Aviation Security
Article 15	Commercial Activities
Article 16	Timetable Submission
Article 17	Provision of Statistics
Article 18	Conformity with Multilateral Convention
Article 19	User Charges
Article 20	Environmental Protection
Article 21	Consultation and Amendment
Article 22	Settlement of Dispute
Article 23	Termination
Article 24	Registration with ICAO
Article 25	Entry into Force

AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE KINGDOM OF BAHRAIN CONCERNING AIR SERVICES

The Federative Republic of Brazil

and

the Kingdom of Bahrain
hereinafter referred to as "the Parties"

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognizing that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling public a variety of services options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a) The term "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes all annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94(a)

thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Bahrain, Civil Aviation Affairs, and, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Civil Aviation Authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC) or, in both cases, any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities, or similar functions;

c) The term "agreed services" means scheduled international air services on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;

d) The term "designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 (Designation and Operating Authorizations) of this Agreement;

e) The term "specified route" means a route specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties;

f) The term "capacity", in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and in relation to an "agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

g) The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention and the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

h) The term "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

i) The term "ground equipment", "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Chicago Convention;

j) The term "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.

Article 2
Applicability of the Chicago Convention

The provisions of the Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3
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 jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties.

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 jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties 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 4 (Designation and Operating Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs (2) (a) and (b) of this Article.

4. Nothing in paragraph (2) of this Article 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, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

5. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.

Article 4
Designation and Operating Authorizations

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party an airline or airlines to operate the agreed services in accordance with Agreement and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airlines in the form and manner prescribed for operating authorizations, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

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

b) Effective regulatory control of the designated airlines is exercised and maintained by the Party designating the airline;

c) The Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security); and

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

3. On receipt of the operating authorization of paragraph (2), a 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 5
Withholding, Revocation and Suspension of
Operating Authorizations

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 (Designation and Operating Authorizations) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

a) in the event that there is no proof that the airline is established and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;

b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security); and

c) in the event of failure by such designated airline to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 13 (Aviation Safety) or Article 14 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 21 (Consultation and Amendment) of this Agreement.

Article 6

Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airlines of the other Party, or taken on board the aircraft operated by such designated airlines and intended solely for use in the operation of international air services, shall be exempt from all customs duties and taxes imposed in the territory of the first Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

3. The regular equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo on direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. There shall be exempt from all customs duties and/or taxes, on a reciprocal basis, official documents bearing the emblem of the airline(s) such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, timetable, office and ground communication imported into the territory of their Party for the exclusive use by the designated airline of the other Party.

Article 7

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 to and from its territory.

Article 8
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 services, 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 Chicago Convention.

Article 9
Application of Laws and Regulations

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 over that territory shall apply to the designated airlines of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 10
Recognition of Certificates and Licences

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 routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Chicago 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 Chicago 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 to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Party or by any other State.

Article 11
Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security).

2. Subject to Paragraph (1) above, the designated airlines of each Party may use aircraft leased from other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

3. Subject to Paragraph (1) above and in accordance with the internal laws and regulations of the Parties, the designated airlines of each Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 12
Competition

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

2. The Parties shall notify each other wherever 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 (i) require or favour the adoption of agreements between undertaking, decisions by associations of undertaking or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

Article 13
Aviation Safety

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

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

3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized 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 inspection or series of ramp inspections gives rise to:

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of aircraft operated by the airline of one Party in accordance with Paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, 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 in that paragraph.

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

7. Any action by one 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), 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 latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 14

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 Others 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 and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance 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 Annex to the Chicago 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 laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultation with the other Party at any time to discuss any such difference.

4. Each Party agrees that the 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 60 (sixty) 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 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 15 (fifteen) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 (fifteen) days from the start of consultation shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations 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 15
Commercial Activities

1. Subject to the laws and regulations of each Party, each Party shall grant airlines of the other Party, the rights to sell and market international air services and related products in its own territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the rights to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation services 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. Each Party shall permit airlines of the other Party to:

a) Bring into its territory and maintain non-national personnel to perform managerial, commercial, technical, operational work for the provision of air services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment, and

b) Use the services and personnel of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to provide such services.

4. 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 authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (3) of this Article; and

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

5. Each Party shall permit airlines of the other Party to pay for local expenses in its territory, including purchases of fuel, in local currency or, at the option of the airlines and there authorized, in any freely convertible currency.

6. Each Party shall permit airlines of the other Party to convert and remit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services, directly linked to air transport, in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted, promptly without restrictions, discrimination or taxation, in respect of thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the conversion and remittance.

7. 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.

8. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

9. 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 16
Timetable Submission

1. As long in advance as practicable, but not less than 30 (thirty) days before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within 30 (thirty) days after receipt of a request from the aeronautical authorities, the designated airlines of one Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Party information regarding the nature of service, timetables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

2. For supplementary flights which a 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 15 (fifteen) days prior to the operation of such flights.

Article 17
Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide, or cause its designated airline or airlines to provide, to the aeronautical authorities of the other Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required. Such statement shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 18
Conformity with Multilateral Convention

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Parties entering into force, the provisions of such convention should prevail. Any discussion with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, supersede, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with the relevant Articles of this Agreement.

Article 19
User Charges

1. Each Party shall not 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 air services.

2. Each Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representatives' organizations. Reasonable notice of any proposal 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 charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 20
Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex (16) and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

Article 21
Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation, the two Parties or their aeronautical authorities may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of, or compliance with this Agreement.

2. Such consultation shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of the request, unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Parties.

3. Each Party, in accordance with its constitutional procedures shall ratify amendments relating to the provisions of this Agreement. Such amendments so agreed shall enter into force within 30 (thirty) days from the date at which both Parties exchanged diplomatic notes, which referred to this ratification.

4. Amendments relating only to the provisions of the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties may be agreed directly through consultation between such authorities. Once the aeronautical authorities agree on a new Route Schedule, such amendments will become effective on the date at which they were approved by both aeronautical authorities.

Article 22
Settlement of Dispute

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

2. If the Parties fail to resolve the dispute by negotiations, it shall be settled through diplomatic channels.

3. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by the procedure stated in paragraphs (1) and (2) above may be referred, by agreement of the Parties, to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of 3 (three) arbitrators, one to be appointed by each Party and the third to be appointed by the two so appointed. Each of the Parties shall appoint an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 30 (thirty) days. If either of the Party fails to appoint an arbitrator with in the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he or she is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

4. Each Party shall bear the costs of the arbitrator it has appointed as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the President and any other costs shall be borne in equal parts by the Parties.

5. The Parties undertake to comply with any decision given under Paragraph (3) of this Article.

6. If and as long as either Party fails to comply with any decision under Paragraph (3) of this Article, the other Party may limit, withhold or revoke privileges, which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to a designated airline in default of the Party in default.

Article 23
Termination

1. 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 simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case, this Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after the receipt of this notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 24
Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered upon its signature with the International Civil Aviation Organization 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 30 (thirty) days after the Parties have notified each other by exchange of diplomatic notes that the constitutional requirements of the Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

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

Done at the Kingdom of Bahrain on 14 November 2018 in duplicate in Portuguese, Arabic and English Languages, all texts being equally authentic. In the case of any divergence in interpretation of the texts, the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Norton de Andrade Mello Rapesta
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary

FOR THE KINGDOM OF BAHRAIN

Kamal Bin Ahmed Mohamed
Minister of Transportation and Telecommunications