ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O ESTADO DE ISRAEL

A República Federativa do Brasil ("Brasil")

e
o Estado de Israel ("Israel"),
doravante denominados "Partes";

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

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

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); e, no caso de Israel, o Ministério dos Transportes e da Segurança Rodoviária pela Autoridade de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa com poderes para desempenhar as funções exercidas pelas referidas autoridades;
b) "Serviços Acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo, para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;
c) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

d) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
e) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
f) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
g) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
h) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
i) "tarifa aeronáutica" 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;
j) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e
k) "provisões de bordo" e "peças sobressalentes" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no Anexo 9 da Convenção.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

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

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

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

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

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do Anexo a este Acordo, 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 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste Acordo será considerado como concessão a 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.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

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

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, 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 designada esteja estabelecida no território da Parte que 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 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (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 de transporte aéreo internacional 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 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo com relação a uma empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos casos em que:

a) a empresa aérea designada não esteja estabelecida no território da Parte que designa a empresa aérea; ou

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

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação) deste Acordo; ou

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

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

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

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

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

ARTIGO 6
Trânsito Direto

Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de encargos alfandegários e de outros impostos similares.

ARTIGO 7
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, 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 os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

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, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

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

ARTIGO 8
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. 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 não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança operacional, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que consideradas necessárias para adequação aos padrões da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte, de acordo com 4 acima será descontinuada assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, 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 9
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e 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 quaisquer diferenças.

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 da avição que sejam consideradas necessárias e, para esse efeito, as Autoridades Competentes das partes podem celebrar acordos sobre segurança da aviação.

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos 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 10
Tarifas Aeronáuticas

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

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

ARTIGO 11
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como

bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções concedidas por este Artigo aplicar-se-ão aos itens referidos no parágrafo 1:

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

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

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais itens utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das autoridades mencionadas até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 12
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 13
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 originado em seu território.

ARTIGO 14
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, 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 de transporte aéreo abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.

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

3. Não obstante 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 15
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

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

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

4. 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
Atividades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes

ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

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

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

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

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

    a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações 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 facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

ARTIGO 17
Código Compartilhado

1. Ao operar ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas, qualquer empresa aérea designada de uma Parte poderá estabelecer acordos comerciais e/ou cooperativos de comercialização com uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer das Partes, ou uma empresa aérea ou empresas aéreas de uma terceira Parte, desde que todas as empresas aéreas nesses entendimentos:

    a) tenham os direitos apropriados; e

    b) cumpram os requisitos normalmente aplicados a esses acordos, como a proteção e informação ao passageiro referente à responsabilidade.

2. Todas as empresas aéreas em tais acordos deverão, com relação a qualquer bilhete vendido, deixar claro para o comprador no ponto de venda com qual ou quais empresas aéreas ele está estabelecendo uma relação contratual.

3. Acordos de código compartilhado podem estar sujeitos a aprovação prévia das Autoridades Aeronáuticas competentes antes da implementação.

ARTIGO 18
Flexibilidade Operacional

1. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este instrumento, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("dry lease"), subarrendadas, arrendadas por hora ("interchange" ou "lease for hours"), ou arrendadas com seguro, tripulação e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de qualquer das Partes ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis), assinado em Montreal em 6 de outubro de 1980. As autoridades aeronáuticas das Partes deverão avaliar a necessidade de celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional.

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

ARTIGO 19
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 estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 20
Aprovação de Horários

1. A empresa aérea designada de cada Parte pode ser solicitada a submeter sua previsão de horários de voos para aprovação às autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação do mesmo.

2. Para os voos de reforço que a 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 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

ARTIGO 21
Consultas

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

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

ARTIGO 22
Solução de Controvérsias

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

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

ARTIGO 23
Emendas

1. Este Acordo pode ser emendado por consentimento mútuo das Partes.

2. Qualquer emenda ao presente Acordo, excluindo as emendas do Anexo, entrará em vigor de acordo com os procedimentos estabelecidos no Artigo 27 deste Acordo.

3. Qualquer emenda ao Anexo pode ser acordada por escrito pelas autoridades aeronáuticas das Partes, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 24
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, as Partes devem realizer consultas para avaliar se o presente Acordo deverá ser emendado, de modo a estar em conformidade com as disposições desse acordo multilateral.

ARTIGO 25
Denúncia

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 OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente

antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 26
Registro na OACI

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

ARTIGO 27
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda Nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
Ao entrar em vigor, este Acordo substituirá o Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Estado de Israel, assinado em Brasília no dia 22 de julho de 2009.

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

Feito em Jerusalém neste 31º dia de março de 2019, que corresponde ao 24º dia do mês de Adar II do ano 5779, no calendário hebraico, em dois exemplares autênticos nos idiomas português, hebraico e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL	FOR THE STATE OF ISRAEL
Ernesto Araújo	**Yisrael Katz**
Ministro das Relações Exteriores	Ministro dos Negócios Estrangeiros

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

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

Pontos Aquém	**Pontos na Origem**	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Qualquer ponto ou pontos em Israel	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) por Israel:

Pontos Aquém	**Pontos na Origem**	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos	Quaisquer pontos em Israel	Quaisquer pontos	Qualquer ponto ou pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

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

   a) operar voos em uma ou ambas as direções;

   b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

   c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;

   d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

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

   sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos, exercer direitos de tráfego de quinta liberdade em quaisquer pontos intermediários e/ou além.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE STATE OF ISRAEL

The Federative Republic of Brazil ("Brazil")

and

the State of Israel ("Israel")
hereinafter referred to as "Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

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

a) "aeronautical authority" means, in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); and in the case of Israel, the Ministry of Transport and Road Safety by the Civil Aviation Authority or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreed Services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

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

d) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

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

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

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

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

i) "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;

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

k) "aircraft stores", and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

ARTICLE 2
Grant of Rights

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

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 of the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) other rights specified in this Agreement.

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

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

ARTICLE 3
Designation and Authorization

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

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

a) the designated airline is established in the territory of the designating Party;

b) effective regulatory control of the designated airline 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 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security) of this Agreement; 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 transport 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 4
Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) 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 in the event:

a) that the designated airline is not established in the territory of the Party designating the airline; or

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

c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security) of this Agreement; or

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

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

ARTICLE 5
Application of Laws

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

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

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

ARTICLE 6
Direct Transit

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7
Recognition of Certificates and Licenses

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

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

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

ARTICLE 8
Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of

its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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

ARTICLE 9
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, 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 each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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

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

loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures that may be deemed necessary and for this purpose the Competent Authorities of the Parties may conclude implementing security agreements.

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

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice of its intention for that purpose, 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 fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the 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 10
User Charges

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

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

ARTICLE 11
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services

provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

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

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

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

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

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

ARTICLE 12
Capacity

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

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

ARTICLE 13
Pricing

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

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

ARTICLE 14
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 transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

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

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings 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 15
Currency Conversion and Remittance of Earnings

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

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

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

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

ARTICLE 16
Commercial Activities

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

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

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

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

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

a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment 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 facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 17
Code Sharing

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into commercial code-share arrangements with an airline or airlines of either Party or with an airline or airlines of a third Party, provided that all airlines in such arrangements:

a) hold the appropriate authority; and
b) meet the requirements normally applied to such arrangements; such as protection and information to passenger for liability.

2. All airlines in such arrangements must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. Code-share arrangements may be subject to prior approval of the appropriate Aeronautical Authorities before implementation.

ARTICLE 18
Operational Flexibility

1. Each airline may, in operating services authorized by this instrument, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease"), subleased, rented by the hour ("interchange" or "lease for hours"), or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Party or third countries, observing the laws and regulations of each Party and the Protocol on the Amendment to the Convention (Article 83 bis), signed in Montreal on 6 October, 1980. The aeronautical authorities of the Parties shall evaluate the need to conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the International Civil Aviation Organization.

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

ARTICLE 19
Statistics

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

ARTICLE 20
Approval of Schedules

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

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

ARTICLE 21
Consultations

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

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

ARTICLE 22
Settlement of Disputes

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

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

ARTICLE 23
Amendments

1. This Agreement can be amended by mutual consent of the Parties.

2. Any amendment of this Agreement excluding amendments of the Annex shall come into force in accordance with the procedures set forth in Article 27 to this Agreement.

3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 24
Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, they shall consult to determine if the present Agreement should be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 25
Termination

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

ARTICLE 26
Registration with ICAO

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

ARTICLE 27
Entry into Force

This Agreement will enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.
Upon entry into force, this Agreement shall replace the Air Services Agreement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the government of the state of Israel, signed at Brasilia on 22nd of July 2009.

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

Done at Jerusalem on this 31st day of March ,2019, which corresponds to the 24th day of the month of Adar II of the year 5779, in the Hebrew calendar, in two authentic copies in the Portuguese, Hebrew and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

FOR THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Ernesto Araújo
Minister of Foreign Affairs

FOR THE STATE OF ISRAEL

Yisrael Katz
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

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

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Brazil	Any points	Any point or points in Israel	Any points

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

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Israel	Any points	Any point or points in Brazil	Any points

NOTES:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:
   a) operate flights in either or both directions;
   b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
   c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;
   d) omit stops at any point or points; and
   e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes

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

2. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights, exercise fifth freedom traffic rights at any intermediate and/or beyond points.

הסכם שירותי אוויר

בין

הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל

לבין

מדינת ישראל

הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל ומדינת ישראל, להלן "הצדדים";

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

בשאיפתן לתרום להתקדמות התעופה האזרחית הבינלאומית; וכן

בשאיפתן לעשות הסכם למטרת כינון והפעלה של שירותי אוויר בין שטחיהן ומעבר להם;

הסכימו לאמור:

סעיף 1

הגדרות

1. למטרות הסכם זה, אם לא נקבע אחרת, המונח:

א) "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל, רשות התעופה האזרחית המיוצגת ע"י הסוכנות לאומית לתעופה אזרחית (ANAC); במקרה של מדינת ישראל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ע"י רשות התעופה האזרחית; או בשני המקרים, כל רשות או אדם אחר שהוסמכו למלא את התפקידים שמבצעות הרשויות האמורות;

ב) "שירותים מוסכמים" פירושו שירותי אוויר סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם זה לשם הובלת נוסעים, מטען ודואר, בנפרד או במשולב;

ג) "הסכם" פירושו הסכם זה, כל נספח לו, וכל תיקון להם;

ד) "קיבולת" פירושו כמות השירותים הניתנים לפי ההסכם, אשר בדרך כלל נמדדים במספר טיסות (תדירויות) או מושבים או טונות של מטען המוצעים בשוק (צמד ערים, או ממדינה-למדינה) בנתיב בפרק זמן מוגדר, כגון יומי, שבועי, עונתי או שנתי;

ה) "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944, ולרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שלה, ככל שאותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים;

ו) "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שיועד והוסמך בהתאם לסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה;

ז) "מחיר" פירושו כל מחיר, תעריף או היטל על הובלת נוסעים, כבודה ו/או מטען, להוציא דואר, בהובלה אווירית, כולל כל צורה אחרת של הובלה הקשורה אליה, שגובים המובילים האוויריים, כולל סוכניהם, והתנאים המסדירים את זמינות התעריף, המחיר או ההיטל האמורים;

ח) "שטח", ביחס למדינה, תהיה לו המשמעות שניתנה לו בסעיף 2 לאמנה;

ט) "היטלי משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות, או מתירות להטיל, על מובילים אוויריים, לאספקת רכוש או מתקנים של נמל תעופה או מתקני עזר לטיסה, או מתקנים או

שירותים של ביטחון טיסה, כולל שירותים ומתקנים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם ; וכן

י) "שירות אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חניה שלא למטרות תעבורה מסחרית", הם בעלי המשמעויות הניתנות להם בסעיף 96 לאמנה.

יא) "צידה לכלי טיס" ו"חלפים" הם בעלי המשמעויות הניתנות לכל אחד מהם בסעיף 9 לאמנה.

סעיף 2

הענקת זכויות

1. כל צד מעניק לצד האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים של הנספח להסכם זה.

2. בכפוף להוראות הסכם זה, ייהנה(ו) המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד מהזכויות הבאות :

א) לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד האחר ;

ב) לערוך חניות בשטח הצד האחר שלא למטרות תעבורה ;

ג) לערוך חניות בנקודה(ות) בנתיבי(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית של נוסעים, כבודה, מטען או דואר, בנפרד או בשילוב ; וכן

ד) זכויות אחרות המפורטות בהסכם זה.

3. המובילים האווירים של כל צד, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 א) ו-ב) לסעיף זה.

4. אין בהסכם זה דבר אשר יחשב כמעניק למוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של צד אחד זכות-יתר להעלות בשטח הצד האחר נוסעים, כבודה, מטען ודואר תמורת גמול, המיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד האחר.

סעיף 3

הועדה והרשאה

1. לכל צד תהיה הזכות להועיד בכתב לצד האחר, , מוביל אווירי או מובילים אווירים לשם הפעלת השירותים המוסכמים, ולבטל או לשנות הועדה כאמור.

2. עם קבלת הועדה כאמור, ולפי בקשה של המוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן המפורטים בהיתר הפעלה, כל צד יעניק את היתר ההפעלה המתאים תוך עיכוב נוהלי מזערי, ובלבד :

א) שהמוביל האווירי המיועד מוקם בשטח הצד המועיד ;

ב) שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי המיועד ממומשת ונשמרת בידי הצד המועיד את המוביל האווירי ;

ג) שהצד המועיד את המוביל האווירי מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות) וסעיף 9 (ביטחון התעופה) ; וכן

ד) שהמוביל האווירי המיועד כשיר למלא אחר תנאים אחרים הקבועים בחוקים ובתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותים בינלאומיים של הובלה אווירית על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

3. עם קבלת היתר הפעלה לפי ס"ק 2, המוביל האווירי המיועד רשאי בכל עת להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים שלשמם יועד לכך, ובלבד שהמוביל האווירי ממלא אחר ההוראות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 4

התלייה, שלילה והגבלה של היתר

1. לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות להתלות את ההיתר הנזכר בסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ביחס למוביל אווירי שהועיד הצד האחר, ולשלול, להגביל או להתנות תנאים על ההיתרים האמורים, באופן זמני או קבוע, במקרה :

א) שהמוביל האווירי המיועד לא מוקם בשטח הצד המועיד את המוביל האווירי ; או

ב) שהשליטה הרגולטורית בפועל במוביל האווירי המיועד איננה ממומשת ומוחזקת בידי הצד המועיד את המוביל האווירי ; או

ג) שהצד המועיד את המוביל האווירי אינו מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות) וסעיף 9 (ביטחון התעופה) ; או

ד) שהמוביל האווירי המיועד האמור אינו עומד בתנאים אחרים שנקבעו בחוקים ובתקנות החלים באורח רגיל על הפעלת שירותים בינלאומיים של הובלה אווירית על-ידי הצד המקבל את ההועדה.

2. אם שלילה, התלייה או התניית התנאים שצוינו בס"ק 1 לסעיף הנוכחי אינם חיוניים באופן מיידי למניעת הפרה נוספת של חוקים ותקנות, או של הוראות הסכם זה, הזכות כאמור תמומש רק אחרי התייעצות עם הצד האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו לפני תום שלושים (30) ימים אחרי הבקשה של צד אחד, אלא אם כן שני הצדדים מסכימים אחרת.

סעיף 5

החלת חוקים

1. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, המסדירים את כניסתם לשטחו ואת יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בשירותי אוויר בינלאומיים, או את ההפעלה והניווט של כלי טיס כאמור בעת שהותם בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המובילים האווירייים של הצד האחר.

2. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, הנוגעים לכניסה לשטחו, לשהות בו, וליציאה ממנו של נוסעים, צוות ומטען כולל דואר, לרבות אלה המתייחסים להגירה, מכס, מטבע, ובריאות והסגר, יחולו על נוסעים, צוות, מטען ודואר המובלים ע״י המוביל האווירי של הצד האחר בעת שהייתם בשטח האמור.

3. צד לא ייתן העדפה למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי של הצד האחר העוסק בהובלה אווירית בינלאומית דומה בהחלת תקנות ההגירה, המכס וההסגר שלו ותקנות דומות.

סעיף 6

מעבר ישיר

נוסעים, כבודה, מטען ודואר במעבר ישיר יהיו כפופים לפיקוח מפושט בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס וממסים דומים אחרים.

סעיף 7

הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהונפקו או קיבלו תוקף על ידי צד אחד, ועודם תקפים, יוכרו כתקפים על-ידי הצד האחר למטרת הפעלת השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיהן הונפקו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו תוקף יהיו שוות לתקני מינימום אשר עשויים להיקבע מעת לעת בהתאם לאמנה, או עולות עליהם.

2. אם זכויות היתר או התנאים של הרישיונות או התעודות הנזכרים בס״ק 1 לעיל, שמנפיקות רשויות התעופה של צד אחד לכל אדם או מוביל אווירי בזיקה לכלי טיס המשמש בהפעלת השירותים המוסכמים, מתירים שוני מתקני המינימום שנקבעו באמנה, והשוני האמור הוגש לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), הצד האחר רשאי לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנוהג הנדון.

3. עם זאת, כל צד שומר על זכותו לסרב להכיר, למטרת טיסות מעל שטחו או נחיתה בו, בתקפותם של תעודות הכשירות והרישיונות המוענקים לאזרחיו ע״י הצד האחר.

סעיף 8

בטיחות

1. כל צד רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות שמקיים הצד האחר בכל תחום המתייחס למתקני תעופה, לצוותי אוויר, לכלי טיס או להפעלתם, שאימץ הצד האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך 30 (שלושים) ימים מתאריך אותה בקשה.

2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד אחד כי הצד האחר אינו מקיים ומנהל בפועל תקני בטיחות בתחומים הנזכרים בס"ק 1 העומדים בתקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה, לצד האחר תימסר הודעה על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לדרושים לעמידה בתקני ICAO. הצד האחר ינקוט פעולה מתקנת מתאימה בתוך פרק זמן מוסכם.

3. בהתאם לסעיף 16 לאמנה, מוסכם עוד כי כל כלי טיס המופעל על ידי מוביל אווירי של צד אחד או מטעמו, בשירות אל שטחו של הצד האחר או ממנו, בעודו בשטח הצד האחר, יכול להיות כפוף לחיפוש ע"י הנציגים המוסמכים של הצד האחר, ובלבד שהדבר אינו גורם עיכוב בלתי סביר בהפעלת כלי הטיס. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מטרת חיפוש זה היא לאמת את תוקף התיעוד הנוגע בדבר של כלי הטיס, את רישוי אנשי הצוות שלו, ואת העובדה שציוד כלי הטיס ומצב כלי הטיס תואמים את התקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.

4. כאשר פעולה דחופה חיונית להבטחת בטיחות פעולתו של מוביל אווירי, כל צד שומר על זכותו להתלות מיד או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד האחר.

5. כל פעולה של צד אחד בהתאם לס"ק 4 לעיל תופסק מיד שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יחדל להתקיים.

6. בהתייחס לס"ק 2, אם נקבע כי צד אחד עומד באי-ציותו לתקני ICAO בתום פרק הזמן המוסכם, תימסר הודעה על כך למזכיר הכללי של הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. לאחרון תימסר הודעה גם על יישוב משביע רצון של המצב בהמשך.

סעיף 9

ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים חוזרים ומאשרים כי מחויבותם ההדדית להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. בלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול המשלים שלה בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי תעופה המשרתים

את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן כל אמנה או פרוטוקול אחרים המתייחסים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מצייתים להם.

2. הצדדים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.

3. הצדדים יפעלו, במסגרת יחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על-ידי ICAO ויועדו כנספחים לאמנה; הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטחם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטחם, ינהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות. כל צד יעדכן את הצד האחר בכל הבדל בין התקנות והנהגים הלאומיים שלו לבין תקני ביטחון התעופה שבנספחים. כל צד רשאי לבקש התייעצויות מיידיות עם הצד האחר בכל עת על מנת לדון בכל הבדל כאמור.

4. כל צד מסכים כי ניתן לדרוש ממפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות ביטחון התעופה הנזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש על-ידי הצד האחר לשם כניסה לשטחו של אותו צד אחר, יציאה ממנו או בעת השהייה בו. כל צד יבטיח כי יינקטו בפועל אמצעים מתאימים בתוך שטחו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידת כלי טיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלכן. כן ישקול כל צד באורח חיובי כל בקשה של הצד האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים העשויים להיראות נחוצים ולמטרה זו הרשויות המוסמכות של הצדדים רשאיות לעשות הסדרי ביטחון מיישמים.

5. כאשר מתרחשת תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי האוויר או מתקני העזר לטיסה, יסייעו הצדדים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית כאמור.

6. לכל צד תהיה הזכות, בתוך שישים (60) ימים אחרי מתן הודעה, שרשויות התעופה שלו יקיימו הערכה בשטח הצד האחר של אמצעי הביטחון שמקיימים, או שמתכננים לקיים, מפעילי כלי טיס ביחס לטיסות המגיעות משטח הצד הראשון או יוצאות אליו. ההסדרים המינהליים לקיום הערכות כאמור יוסכמו בין רשויות התעופה וייושמו ללא דיחוי כדי להבטיח שההערכות יתקיימו במהירות.

7. כאשר יש לצד סיבה סבירה להאמין כי הצד האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לביטחון התעופה, הצד הראשון רשאי לבקש התייעצויות. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת הודעה כאמור מצד. אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך 15 ימים יהווה עילה למניעה, שלילה, התלייה או הטלת תנאים על ההיתרים של המוביל האווירי של הצד האחר. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, או כדי למנוע את המשך אי הציות להוראות הסכם זה, רשאי צד מתקשר לנקוט פעולה זמנית בכל עת.

סעיף 10

היטלי משתמש

1. צד לא יטיל ולא יתיר להטיל על המובילים האוויריים של הצד האחר היטלי משתמש גבוהים מאלה המוטלים על המובילים האוויריים שלו המפעילים שירותי אוויר בינלאומיים דומים.

2. כל צד יעודד התייעצות בדבר היטלי משתמש בין רשות הגבייה המוסמכת שלו לבין המובילים האוויריים המשתמשים בשירותים ובמתקנים המועמדים לרשותם, מקום שמעשי, באמצעות הארגונים המייצגים של המובילים האוויריים. יש לתת למשתמשים כאמור הודעה סבירה על כל הצעה לשינויים בהיטלי משתמשים על מנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים. כן יעודד כל צד את רשות הגבייה המוסמכת שלו ואת המשתמשים האמורים להחליף מידע מתאים בנוגע להיטלי משתמש.

סעיף 11

דמי מכס

1. על בסיס של הדדיות, כל צד יפטור במלוא המידה האפשרית לפי הדין הלאומי שלו את המוביל האווירי המיועד של הצד האחר ממגבלות ייבוא, דמי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר היטלים ותשלומי חובה לאומיים, שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה, על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית מתכלה, חלפים לרבות מנועים, ציוד רגיל לכלי טיס, צידה לכלי טיס ופריטים אחרים כגון מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, כל דברי הדפוס הנושאים את סמלי מוביל האווירי המיועד המודפסים עליהם, וחומר פרסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד, המיועד לשימוש או המשמש אך ורק בהפעלה או בשירות של כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחר כאמור המפעיל את השירותים המוסכמים.

2. הפטורים המוענקים בסעיף זה יחולו על הפריטים הנזכרים בס"ק 1:

א) שהוכנסו לשטח הצד על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד האחר או מטעמו;

ב) שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד עם ההגעה לשטח הצד האחר או ביציאה ממנו;

ג) שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד בשטח הצד האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטחו של הצד המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטח הצד האמור.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל אחד מהצדדים, ניתן לפרוק בשטח הצד האחר רק באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת השגחת הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 12

קיבולת

1. כל צד יאפשר לכל חברת תעופה מיועדת לקבוע את התדירות וקיבולת של ההובלה האווירית הבינלאומית שהיא מציעה בהתבסס על שיקולים מסחריים של השוק.

2. צד לא יגביל ,באופן חד צדדי, את היקף התנועה, תדירות, או סדירות של שירות, או סוג כלי הטיס או סוגי כלי טיס המופעלים על ידי חברות התעופה המיועדת של הצד האחר, למעט ככל שיידרש מנימוקי מכס, נימוקים טכניים, תפעוליים, או סביבתיים בתנאים אחידים בהתאם לסעיף 15 לאמנה.

סעיף 13

תמחור

1. המובילים האווירייים רשאים לקבוע באופן חופשי את המחירים הנגבים תמורת שירותי אוויר ואלה לא יהיו כפופים לאישור.

2. כל צד רשאי לדרוש הודעה לרשויות או תיוק אצלן ע״י המובילים האווירייים המיועדים של מחירי ההובלה שמקורה בשטחו.

סעיף 14

תחרות

1. הצדדים יודיעו זה לזה, לפי בקשה, על החוקים, המדיניות והנהגים שלהם העוסקים בתחרות או על שינויים בהם, וכל יעד מוגדר שלהם, אשר עשויים להשפיע על הפעלת שירותי ההובלה האווירית לפי הסכם זה, ויזהו את הרשויות האחראיות ליישומם.

2. הצדדים יודיעו זה לזה בכל עת שנראה להם כי ייתכן שיש אי התאמה בין החלת החוקים, המדיניות והנהגים שלהם העוסקים בתחרות לבין העניינים המתייחסים להפעלת הסכם זה.

3. על אף כל הוראה סותרת אחרת, אין בהסכם זה דבר אשר (i) יחייב או יעדיף אימוץ של הסכמים בין מיזמים, החלטות של התאגדויות או מיזמים או נהגים מתואמים המונעים או מסלפים תחרות ; או (ii) מחזקים את תוקפו של כל הסכם, החלטה או נוהג מתואם כאמור ; או (iii) אוצלים למפעילים כלכליים פרטיים את האחריות לנקיטת אמצעים המונעים תחרות, פוגעים בה או מגבילים אותה.

סעיף 15

המרת מטבע והחזרת רווחים

1. כל צד יתיר למובילי(ים) אווירי(ים) של הצד האחר להמיר ולהעביר לחו״ל, לפי בקשה, את כל ההכנסות המקומיות ממכירת שירותי הובלה אווירית העודפות על סכומים שהוצאו במקום, כשההמרה וההעברה מותרות במהרה בשער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה ולהעברה.

2. ההמרה וההעברה של הכנסות כאמור יותרו בהתאם לחוקים ולתקנות בני ההחלה, ואינם כפופים להיטלים מינהליים או להיטלי חליפין כלשהם למעט אלה שבנקים מטילים כרגיל על ביצוע המרה והעברה כאמור.

3. הוראות סעיף זה אינן פוטרות את המובילים האווירייים של שני הצדדים ממכסים, מסים ותרומות שהם כפופים להם.

4. אם קיים בין הצדדים הסכם מיוחד בדבר מניעת כפל מס, או הסכם מיוחד המסדיר העברת כספים בין הצדדים, הסכמים כאמור יגברו.

סעיף 16

פעילויות מסחריות

1. כל צד יעניק למובילים האווירייים של הצד האחר את הזכות למכור ולשווק שירותי אוויר בינלאומיים בשטחו במישרין או באמצעות סוכנים או מתווכים אחרים לבחירת המוביל האווירי, כולל הזכות להקים משרדים, הן מקוונים והן לא מקוונים.

2. לכל מוביל אווירי תהיה הזכות למכור הובלה במטבע של אותו שטח או, בכפוף לחוקים ולתקנות הלאומיים שלו, במטבעות הניתנים להמרה חופשית של מדינות אחרות, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש הובלה כאמור במטבעות המקובלים על אותו מוביל אווירי.

3. המוביל האווירי המיועד או המובילים האווירייים המיועדים של צד אחד יורשו, על בסיס של הדדיות, להביא לשטח הצד האחר ולהחזיק בו את נציגיהם ואת אנשי הסגל המסחרי, התפעולי, והטכני כפי שנדרש בזיקה להפעלת השירותים המוסכמים.

4. את דרישות הסגל הללו, לשיקול דעת המובילי(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של צד אחד, ניתן לספק ע״י כוח האדם שלו-עצמו או ע״י שימוש בשירותיהם של כל ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים כלשהם הפועלים בשטח הצד האחר, והמורשים לבצע שירותים כאמור למען מובילים אווירייים אחרים.

5. הנציגים ואנשי הסגל יהיו כפופים לחוקים ולתקנות התקפים אצל הצד האחר, ובהתאם לחוקים ותקנות כאמור:

א) כל צד, על בסיס של הדדיות ותוך עיכוב מזערי, יעניק את היתרי העבודה, אשרות המבקרים או מסמכים דומים אחרים לנציגים ולאנשי הסגל הנזכרים בס״ק 3 לסעיף זה; וכן

ב) שני הצדדים יקדמו ויזרזו את דרישת היתרי העבודה לאנשי צוות הממלאים תפקידים זמניים מסוימים למשך לא יותר מתשעים (90) ימים.

סעיף 17

שיתוף קודים

1) בהפעילו או בהציעו את השירותים המאושרים בנתיבים המוסכמים, כל מוביל אווירי מיועד של צד אחד רשאי להתקשר בהסדרים מסחריים של שיתוף קודים, עם

מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד, או עם

מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד שלישי

ובלבד שכל המובילים האוויריים בהסדרים כאמור:

א) יהיו בעלות ההרשאה המתאימה; וגם

ב) יעמדו בדרישות החלות כרגיל על הסדרים כאמור, כגון הגנה ומידע לנוסעים על אחריות.

2. כל המובילים האוויריים בהסדרים כאמור חייבים, ביחס לכל כרטיס שנמכר על ידיהם, להבהיר לרוכש בנקודת המכירה עם איזה מוביל אווירי או מובילים אוויריים הרוכש מתקשר במערכת יחסים חוזית.

3. הסדרי שיתוף קודים עשויים להיות כפופים לאישור מראש של רשויות התעופה המתאימות לפני יישום.

סעיף 18

גמישות תפעולית

1. כל מוביל אווירי רשאי, בהפעילו שירותים מורשים ע"י מסמך זה, להשתמש בכלי הטיס שלו או בכלי טיס אשר הוחכרו ("חכירה יבשה"), הוחכרו בחכירת משנה, נשכרו לפי שעה ("חילופין" או "חכירה לפי שעה"), או הוחכרו עם צוות, ביטוח ותחזוקה ("חכירה רטובה"), בחוזה בין מובילים אוויריים של צד או של מדינה שלישית, תוך ציות לכללים ולתקנות של כל צד ולפרוטוקול בדבר תיקון האמנה (סעיף 83 נוסף), שנחתם במונטריאול ב- 6 באוקטובר, 1980. רשויות התעופה של הצדדים יעריכו את הצורך לעשות הסכם מיוחד הקובע את התנאים להעברת אחריות לבטיחות, לפי הוראות הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחיה.

2. בכל קטע או קטעים מהנתיבים של הנספח להסכם, כל מוביל אווירי יהיה זכאי לביצוע הובלה אווירית בינלאומית, לרבות לפי הסדרי שיתוף קודים עם מובילים אוויריים אחרים, ללא כל הגבלה ביחס לשינוי של כל נקודה או נקודות בנתיב, לסוג, לגודל או למספר של כלי הטיס המופעלים, ובלבד שההובלה מעבר לנקודה כאמור היא המשך של ההובלה משטח הצד שהועיד את המוביל האווירי

ובכיוון הנכנס ההובלה לשטח הצד שהועיד את המוביל האווירי היא המשך של ההובלה ממעבר לנקודה כאמור.

סעיף 19

סטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד ימסרו או יגרמו למוביל האווירי המיועד או למובילים האוויריים המיועדים שלהן למסור לרשויות התעופה של הצד האחר, לפי בקשתן, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות ככל שנדרש באופן סביר.

סעיף 20

אישור לוחות זמנים

1. ניתן לדרוש מהמוביל האווירי המיועד של כל צד להגיש את לוחות הטיסות החזויים שלו לאישור רשויות התעופה של הצד האחר לפחות שלושים (30) ימים לפני הפעלת השירותים המוסכמים. אותו נוהל יחול על כל שינוי בהם.

2. לטיסות נוספות שהמוביל האווירי המיועד של צד אחד מבקש להפעיל מחוץ ללוח הזמנים המאושר, אותו מוביל אווירי חייב לבקש אישור מראש מרשויות התעופה של הצד האחר. בקשות כאמור יוגשו כרגיל לפחות חמישה (5) ימי עבודה לפני הפעלת הטיסות האמורות.

סעיף 21

התייעצויות

1. כל צד רשאי, בכל עת, לבקש התייעצות בנוגע לפרשנות, להחלה, ליישום, או לתיקון של הסכם זה או לציות לו.

2. התייעצויות כאמור, היכולות להתנהל בדיון או בתכתובת, תחלנה בתוך תקופה של 60 (שישים) ימים מתאריך שבו קיבל הצד האחר בקשה בכתב, אלא אם כן הסכימו הצדדים אחרת.

סעיף 22

יישוב מחלוקות

1. כל מחלוקת המתעוררת בין הצדדים בעניין פרשנותו או יישומו של הסכם זה, רשויות התעופה של הצדדים ישתדלו תחילה ליישבה בהתייעצויות ובמשא-ומתן.

2. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב בצינורות הדיפלומטיים.

סעיף 23

תיקונים

1. ניתן לתקן הסכם זה בהסכמה הדדית של הצדדים.

2. כל תיקון להסכם זה להוציא תיקונים לנספח ייכנס לתוקף בהתאם לנהלים המפורטים בסעיף 27 להסכם זה.

3. כל תיקון לנספח ניתן לבצע בהסכמה בכתב בין רשויות התעופה של הצדדים והוא ייכנס לתוקף אחרי אישורו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 24

הסכמים רב-צדדיים

אם הסכם רב-צדדי המתייחס להובלה אווירית נכנס לתוקף ביחס לשני הצדדים, הם יתייעצו כדי לקבוע שיש לתקן את ההסכם הנוכחי באופן שיתאים להוראות אותו הסכם רב-צדדי.

סעיף 25

סיום

כל צד רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, לצד האחר על החלטתו להביא הסכם זה לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן ל-ICAO. הסכם זה יגיע לסיומו בשעת חצות, לפי השעון המקומי אצל הצד המקבל את ההודעה, מיד לפני יום השנה הראשון מתאריך קבלת ההודעה ע"י הצד האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום פרק זמן זה. בהעדר אישור קבלה ע"י הצד האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה ע"י ICAO.

סעיף 26

רישום ב-ICAO

הסכם זה וכל תיקון בו יירשם עם חתימתו ב-ICAO ע"י הצד שבשטחו נחתם הסכם זה, או כמוסכם בין הצדדים.

סעיף 27

כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך קבלת האיגרת הדיפלומטית השנייה המעידה כי כל הנהלים הפנימיים הדרושים מולאו ע"י שני הצדדים.

עם כניסתו לתוקף, הסכם זה יחליף את הסכם שירותי האוויר בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל, שנחתם בברזיליה ב-22 ביולי 2009.

ולראיה החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש על-ידי ממשלתו, חתמו על הסכם זה.

נחתם בירושלים, ביום 31 במרץ 2019, שהוא יום כ"ד באדר ב' התשע"ט, בשני עותקים מהימנים בשפות פורטוגזית, עברית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות יכריע הנוסח האנגלי.

בשם הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל

בשם מדינת ישראל

נספח

לוח נתיבים

1. נתיבים שיופעלו ע"י המובילה(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של ברזיל:

נקודות שמעבר	נקודות יעד	נקודות ביניים	נקודות מוצא	נקודות מאחור כל נקודה כל נקודה או נקודות בישראל
	כל נקודה	כל נקודה בברזיל		כל נקודה

2. נתיבים שיופעלו ע"י המובילה(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של ישראל:

נקודות שמעבר	נקודות יעד	נקודות ביניים	נקודות מוצא	נקודות מאחור כל נקודה כל נקודה או נקודות בברזיל
	כל נקודה	כל נקודה בישראל		כל נקודה

הערות:

1. המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים רשאים, בכל טיסה או בכל הטיסות ולפי שיקול דעתם:

א) להפעיל טיסות בכיוון אחד או בשני בכיוונים;

ב) לשלב מספרי טיסות שונים בהפעלה אחת של כלי טיס;

ג) לשרת נקודות ביניים ונקודות שמעבר ונקודות בשטחי הצדדים בנתיבים בכל שילוב ובכל סדר, ללא זכויות קבוטג';

ד) להשמיט חניות בכל נקודה או נקודות; וכן

ה) להעביר תנועת מכל כלי טיס שלה לכל אחד מכלי הטיס האחרים שלה בכל נקודה בנתיבים ללא הגבלה כיוונית או גיאוגרפית וללא אובדן של כל זכות לבצע תנועה המותרת בנסיבות אחרות לפי הסכם זה, ובלבד שההובלה היא חלק משירות המשרת נקודה בשטח הצד המועיד את המוביל האווירי.

2. המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים רשאים, בכל טיסה או בכל הטיסות, לממש זכויות לפי חופש התנועה החמישי בכל נקודת ביניים ו/או נקודה שמעבר.