ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A REPÚBLICA DA SÉRVIA

A República Federativa do Brasil

e

a República da Sérvia,
(daqui por diante referidas como "Partes Contratantes");

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

Reconhecendo o fato que, em 29 de junho de 2006, a República da Sérvia assinou Acordo Multilateral entre a Comunidade Europeia e seus Estados-Membros, a República da Albânia, a Bósnia e Herzegovina, a República da Bulgária, a República da Croácia, a Antiga República Iugoslava da Macedônia, a Islândia, Montenegro, o Reino da Noruega, a Romênia, a República da Sérvia e a Administração Interina das Nações Unidas para o Kosovo (Referente à Resolução 1.244 de 10 de Junho de 1999 do Conselho de Segurança da ONU) sobre o Estabelecimento de um Espaço de Aviação Comum Europeu (Acordo EACE);

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

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1
DEFINIÇÕES

Os termos usados neste Acordo terão os seguintes significados:

a) "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 adotada de acordo com o Artigo 94 da Convenção, se em vigor ou ratificada por ambas as Partes Contratantes;

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

c) "Autoridade Aeronáutica" significa, no caso da República da Sérvia, o Diretório de Aviação Civil da República da Sérvia e, no caso da República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções relacionadas a este Acordo;

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

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

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

g) "capacidade" significa, em relação a uma aeronave, a carga útil dessa aeronave disponível numa rota ou trecho de uma rota e em relação aos serviços acordados, a capacidade da aeronave utilizada nesses serviços, multiplicada pela frequência operada por essas aeronaves ao longo de um determinado período, numa rota ou trecho de uma rota;

h) "rotas especificadas" significam as rotas especificadas no Anexo deste Acordo;

i) "serviços acordados" significam os serviços aéreos regulares internacionais nas rotas especificadas no Anexo do presente Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

j) "tarifa" significa os preços a pagar pelo transporte de bagagem e carga dos passageiros e as condições em que estes preços se aplicam, incluindo os preços e as condições dos serviços de agências e outros serviços auxiliares, mas excluindo a remuneração e as condições de transporte de mala postal;

k) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado pelas companhias aéreas, pelo uso de um aeroporto, das instalações de navegação aérea, instalações da segurança da aviação e da segurança operacional e serviços.

ARTIGO 2
CONCESSÃO DE DIREITOS

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados neste Acordo, para permitir que suas empresas aéreas designadas estabeleçam e a operem os serviços acordados nas rotas específicas.

2. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, enquanto operarem os serviços acordados nas rotas especificadas, gozarão dos seguintes direitos:

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

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

c) fazer escalas nos pontos especificados no Anexo deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.

3. Nada constante do parágrafo 2 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território do Estado da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante contrato e remuneração, entre os pontos no território da outa Parte Contratante.

4. Se, em virtude de conflito armado, distúrbios políticos ou outras circunstâncias não usuais, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante forem incapazes de operar os serviços acordados nas rotas especificadas, a outra Parte Contratante envidará os seus melhores esforços para facilitar a operação dos mencionados serviços nas rotas temporárias apropriadas, em conformidade com o acordado entre as Partes Contratantes.

5. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 2 a) e b) deste Artigo.

ARTIGO 3
DESIGNAÇÃO DE EMPRESAS AÉREAS E AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO

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

2. Ao receber a notificação sobre a designação mencionada no parágrafo 1 deste Artigo, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, observadas as disposições deste Artigo, e sem demora, concederão apropriada autorização de operação às empresas aéreas designadas, desde que:

a) no caso de empresa aérea designada pela República da Sérvia, a propriedade substancial majoritária e o controle efetivo da empresa aérea pertençam à República da Sérvia, e/ou seus nacionais;

b) no caso de empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil, a empresa aérea seja incorporada e tenha seu principal local de negócios na República Federativa do Brasil;

c) em ambos os casos a) e b), o efetivo controle regulatório das empresas aéreas designadas sejam exercidos e mantidos pela Parte que a designa;

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante podem, antes de conceder a autorização de operação, exigir que a empresa aéreo designada da outra Parte Contratante esteja qualificada para cumprir as condições prescritas pelas leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à operação de serviços internacionais por essas autoridades, em conformidade com as provisões da Convenção.

4. Uma empresa aérea designada e autorizada em conformidade com as provisões deste Artigo podem começar a operar os serviços acordados a qualquer tempo, desde que as demais condições prescritas por esse Acordo sejam cumpridas.

ARTIGO 4
REVOGAÇÃO OU SUSPENSÃO DA AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de operação ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante ou ainda de impor as condições necessárias ao exercício desses direitos, se:

a) Não houver prova de que:

i. no caso de empresa aérea designada pela República da Sérvia, a propriedade substancial e o controle efetivos da empresa aérea pertençam à República da Sérvia, e/ou a seus nacionais;

ii. no caso de empresa aérea designada pela República Federativa do Brasil, a empresa aérea seja incorporada e tenham seu principal local de negócios na República Federativa do Brasil,

b) em ambos os casos do item a) acima, o controle regulatório efetivo da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a empresa aérea não cumpra com as leis e regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte Contratante, em conformidade com a Convenção;

d) a empresa aérea não opere os serviços acordados, conforme as condições estabelecidas neste Acordo; e

e) a Parte que designa a empresa esteja em conformidade com o disposto no Artigo 13 e no Artigo 14 deste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação de uma autorização de operação, a suspensão de direitos ou a imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo sejam necessárias para prevenir futuras infrações a leis e regulamentos, esse direito será exercido apenas após consultas à outra Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 17 deste Acordo.

ARTIGO 5
APLICAÇÃO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais e à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, bagagem, tripulantes, mala postal e carga, em relação às formalidades de entrada, imigração, passaporte, alfândega, moeda e controle sanitário, serão aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagens, mala postal e carga transportados por aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, 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
RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

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

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

3. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas ou convalidadas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por outro Estado.

ARTIGO 7
ISENÇÕES DE IMPOSTOS E TAXAS ADUANEIROS

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, assim como seus equipamentos de uso normal, suprimentos de combustível e lubrificantes, suprimentos de consumo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) a bordo dessas aeronaves, estarão isentos, na máxima extensão possível, de acordo com as leis nacionais da outra Parte Contratante, de todos os encargos aduaneiros e outros impostos de importação, taxas de inspeção e outros encargos similares e de impostos quando do ingresso no território da outra Parte Contratante, desde que tais equipamentos, peças de reposição e suprimentos permaneçam a bordo das aeronaves até deixarem esse território.

2. Também estarão isentos dos mesmos impostos, taxas e encargos, com exceção dos encargos correspondentes aos serviços prestados:

a) combustíveis e lubrificantes destinados a prover as aeronaves operadas nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, mesmo quando esses suprimentos sejam utilizados durante a etapa do trajeto sobre o território da Parte Contratante em que foram embarcados;

b) as peças sobressalentes, incluindo os motores e os equipamentos de uso normal introduzidos no território de uma Parte Contratante para a manutenção ou o reparo das aeronaves utilizadas nos serviços acordados pela empresa designada da outra Parte Contratante;

c) as provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte Contratante, destinadas à utilização a bordo da aeronave engajada nos serviços acordados pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante;

d) materiais publicitários, artigos de uniformes e documentação da empresa aérea sem valor comercial, utilizados pelas empresas aéreas designadas da Parte Contratante que a designa, no território da outra Parte Contratante.

Pode ser requerido que os materiais referidos neste parágrafo sejam mantidos sob o controle ou a supervisão aduaneira.

3. O equipamento de uso normal da aeronave, bem como os materiais, suprimentos e peças sobressalentes retidos a bordo da aeronave operada pela empresa aérea designada de quaisquer das Partes Contratantes somente podem ser descarregados no território da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades aduaneiras da outra Parte Contratante. Nesse caso, eles podem permanecer sob a supervisão das referidas autoridades aduaneiras até que sejam reexportados ou sujeitados a um dos procedimentos aduaneiros, de acordo com a regulamentação aduaneira.

4. As isenções previstas neste Artigo também estarão disponíveis em situações em que a empresa aérea designada de quaisquer das partes tenha celebrado acordo com outra empresa aérea, para empréstimo ou transferência no território da outra Parte Contratante, dos equipamentos de uso normal e de outros itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo, desde que a outra empresa aérea goze das mesmas isenções da outra Parte Contratante.

ARTIGO 8
PRINCÍPIOS QUE REGEM A OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS ACORDADOS

1. Cada Parte Contratante proporcionará oportunidades justas e sem distorções para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes, para competirem livremente no fornecimento dos serviços acordados.

2. Não haverá restrições em relação à capacidade e ao número de frequências e ao tipo de aeronave a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes nos serviços acordados (passageiros, carga, separadamente ou combinados).

3. Cada Parte Contratante permitirá que as empresas aéreas determinem a frequência e a capacidade que oferecem nos serviços acordados. Nenhuma Parte Contratante limitará, unilateralmente, o volume do tráfego, frequências, regularidade dos serviços ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto nos casos em que sejam exigidos por requisitos aduaneiros, técnicos, operacionais e ambientais em condições uniformes, em conformidade com o artigo 15 da Convenção.

4. Quaisquer das Partes Contratantes pode exigir o registro dos horários de voos previstos pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, para aprovação, de forma não discriminatória. Se uma Parte Contratante exigir o registro para fins informativos, ela minimizará os encargos administrativos dos procedimentos e requisitos do registro sobre os intermediários do transporte aéreo e sobre as empresas aéreas designadas.

ARTIGO 9
TARIFAS

1. As tarifas cobradas por serviços aéreos operados sob amparo deste Acordo podem ser livremente estabelecidos pelas empresas aéreas e não estarão sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode exigir das empresas aéreas designadas, notificação ou registro junto as autoridades dos preços cobrados pelo transporte originário de seu território.

3. Nenhuma das Partes Contratantes tomará medidas unilaterais para impedir o início ou a continuação de uma tarifa proposta ou cobrada pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes para a operação dos serviços acordados. Se uma das Partes Contratantes acredita que quaisquer dessas tarifas sejam inconsistentes com as disposições estabelecidas neste Acordo, ela poderá requerer a solicitação de realização de consultas e notificar a outra parte Contratante sobre as razões da sua insatisfação, no prazo de 14 (catorze) dias a partir do recebimento do registro. Tais consultas serão realizadas até 30 (trinta) dias após o recebimento do pedido.

ARTIGO 10
CONCORRÊNCIA

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

2. As partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação das suas leis, políticas e práticas em matéria de concorrência e assuntos relacionados com a aplicação do presente Acordo.

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá:

(i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

(ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou

(iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

ARTIGO 11
TRÂNSITO DIRETO

1. Passageiros, bagagens e carga em trânsito direto pelo território de uma Parte Contratante e que não deixem a área do aeroporto reservada para tal propósito estarão sujeitos a não mais que um controle simplificado, exceto no que concerne a medidas de segurança contra atos de violência, bem como a transporte de narcóticos e substâncias psicotrópicas.

2. Bagagens e cargas em trânsito direto pelo território de uma Parte Contratante serão isentas da imposição de impostos aduaneiros, taxas e encargos no território dessa Parte Contratante.

ARTIGO 12
TARIFAS AERONÁUTICAS

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

ARTIGO 13
ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de estabelecer, no território da outra Parte Contratante, escritório de representação, com o propósito de promover o transporte aéreo e a venda de serviços de transporte, bem como de produtos auxiliares diretamente relacionados aos serviços de transporte e à prestação de serviços exigidos para a operação de serviços aéreos, de acordo com as leis e os regulamentos da outra Parte Contratante.

2. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante, relativos à entrada, residência e emprego, de trazer e manter pessoal de gestão, técnico, operacional e outros especialistas necessários ao funcionamento dos serviços acordados.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de vender serviços de transporte usando seus próprios documentos de transporte, no território da outra Parte Contratante, de acordo com as leis e regulamentos daquela outra Parte Contratante. As vendas podem ser realizadas diretamente nos escritórios de representação das empresas aéreas designadas, ou por meio de seus agentes autorizados.

4. Cada Parte Contratante concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, mediante pedido e após estabelecer a quitação das obrigações fiscais, de acordo com as leis e regulamentos da primeira Parte Contratante, o direito de transferir o excesso das receitas em relação às despesas obtidas no território da primeira Parte Contratante, referentes à exploração dos serviços aéreos internacionais.

5. Essa transferência será efetuada de acordo com as leis e regulamentos no território da Parte Contratante onde a transação foi realizada e não será sujeita a quaisquer outros encargos, exceto os encargos usuais cobrados por bancos pela realização dessas transações.

ARTIGO 14
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações no âmbito 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, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, do Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988 e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1º de março de 1991, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes Contratantes venham a aderir.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de 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 de qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na extensão em que essas disposições de segurança e exigências sejam aplicáveis às Partes Contratantes, e tais Partes exigirão que os operadores de aeronave por elas registradas ou operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos internacionais em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições de 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 para discutir sobre tais diferenças.

4. Cada Parte Contratante concorda que dos operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte.

5. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, itens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

6. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação sobre sua intenção para esse propósito, 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 acordados entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. 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 tripulação, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes 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.

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

ARTIGO 15
SEGURANÇA OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte Contratante em quaisquer áreas relacionadas com tripulações de voo, instalações aeronáuticas, 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 Contratante concluir que a outra não mantém e administra, de maneira efetiva, os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, ao menos de modo igual ou superior aos requisitos mínimos

estabelecidos à época em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra parte Contratante de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir esses requisitos mínimos, enquanto a outra Parte Contratante tomará as medidas corretivas apropriadas. Caso a outra Parte Contratante não tome as medidas apropriadas dentro do prazo de 15 (quinze) dias, ou em período maior que venha a ser acordado, haverá motivos razoáveis para se aplicar o Artigo 4 deste Acordo.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, qualquer aeronave operada por empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, que preste serviço para ou do território da outra Parte Contratante poderá, quando se encontrar no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção a bordo ou ao redor da aeronave, pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, desde que isso 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 (neste Artigo denominado de "inspeção de rampa").

4. Se tais inspeções de rampa ou a série de inspeções de rampa implicarem:

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; ou
b) sérias preocupações de que haja falta de manutenção eficaz e de administração das normas de segurança estabelecidas naquele momento, em conformidade com a Convenção;

a Parte Contratante cujos representantes autorizados estiveram efetuando a inspeção de rampa, para os fins do Artigo 33 da Convenção, estará livre para concluir que os requisitos sob os quais os certificados e licenças em relação àquela aeronave, ou em relação à tripulação daquela aeronave, foram emitidos ou convalidados, ou que os requisitos sob os quais aquela aeronave é operada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos conforme a Convenção.

5. Para efeitos de inspeção de rampa, se o acesso a uma aeronave que seja operada por empresa aérea designada de uma Parte Contratante, de acordo com o parágrafo 3 deste Artigo, for negado pelos representantes daquela empresa aérea, a outra Parte Contratante estará livre para deduzir que existem sérias preocupações, como as referidas no parágrafo 4 deste Artigo, e para chegar às conclusões apresentadas naquele parágrafo.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar a permissão de operação das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, no caso de concluir, seja como resultado da inspeção de rampa, uma série de inspeções de rampa, uma negação de acesso para inspeção de rampa, consultas ou outros casos, que uma ação imediata é essencial para a segurança da operação de uma empresa aérea.

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

ARTIGO 16
DISPONIBILIZAÇÃO DE ESTATÍSTICAS

As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, as estatísticas periódicas ou outras estatísticas relativas aos serviços acordados efetuadas num prazo acordado.

ARTIGO 17
CONSULTAS

1. Qualquer das Partes Contratantes, ou suas Autoridades Aeronáuticas, podem, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte Contratante ou com suas Autoridades Aeronáuticas.

2. As consultas solicitadas por uma das Partes Contratantes, ou por suas Autoridades Aeronáuticas, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias, a partir da data do recebimento de uma solicitação por escrito, a menos que de outra forma acordado.

ARTIGO 18
SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes esforçar-se-ão, em primeiro lugar, para resolver o assunto por meio de negociação.

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

ARTIGO 19
EMENDAS

1. Se qualquer das Partes considerar desejável emendar os termos deste Acordo, poderá solicitar consultas entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, de acordo com o Artigo 16 deste Acordo.

2. As emendas a este Acordo e ao seu Anexo entrarão em vigor na data do recebimento da última nota diplomática, notificando as Partes Contratantes que todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor de tal emenda foram cumpridos.

ARTIGO 20
REGISTRO DO ACORDO

Este Acordo e quaisquer emendas a ele ou aos seus Anexos serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional pela Parte Contratante no território em que a assinatura do Acordo ocorrer.

ARTIGO 21
CONFORMIDADE COM ACORDOS MULTILATERAIS

Se um acordo multilateral relativo a qualquer assunto constante deste Acordo entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, as disposições deste Acordo e de seus Anexos serão emendados para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

ARTIGO 22
DENÚNCIA

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Em tal caso, este Acordo expirará 12 (doze) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante acordo entre as Partes Contratantes, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (catorze) dias depois de seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23
ENTRADA EM VIGOR

Este Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última nota diplomática, em que as Partes Contratantes notificarem uma à outra que cumpriram as condições previstas nas respectivas legislações nacionais para a entrada em vigor.

EM TESTEMUNHO DE QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicata em Nova York, no dia 22 de setembro de 2022, em português, sérvio e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CARLOS ALBERTO FRANCO FRANÇA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELA REPÚBLICA DA SÉRVIA

NIKOLA SELAKOVIC
Ministro das Relações Exteriores

ANEXO

Quadro de Rotas

1. As empresas aéreas designadas pela República da Sérvia têm o direito de efetuar serviços aéreos internacionais regulares em ambas direções nas rotas especificadas a seguir:

Pontos na República da Sérvia	Pontos Intermediários	Pontos na República Federativa do Brasil	Pontos Alem
Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos

2. As empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil têm o direito de operar serviços aéreos internacionais regulares em ambas as direções nas rotas especificadas a seguir:

Pontos na República Federativa do Brasil	Pontos Intermediários	Pontos na República da Sérvia	Pontos Além
Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos	Quaisquer Pontos

Notas:

3. Ao operar ou oferecer os serviços acordados nas rotas especificadas, as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes podem exercer o direito de celebrar acordos cooperativos de comercialização, tais como acordos de código compartilhado, com:

a) Uma ou mais empresas aéreas de quaisquer das Partes Contratantes; e

b) Uma ou mais empresas aéreas de um terceiro país, desde que esse terceiro país autorize ou permita acordos comparáveis entre as empresas aéreas da outra Parte Contratante e outras empresas aéreas em relação a serviços para, desde ou via aquele país,

Desde que todas as empresas aéreas, em tais acordos

a) detenham as autorizações apropriadas e direitos de tráfego apropriados;

b) satisfaçam os requisitos normalmente aplicados a esses acordos; e

em relação a cada bilhete vendido, indiquem claramente para o comprador, no local da venda, qual empresa aérea de fato irá operar cada trecho do serviço e com qual ou quais empresas aéreas o comprador está estabelecendo uma relação contratual.

4. As Autoridades competentes de ambas as Partes Contratantes podem exigir que as empresas aéreas submetam seus acordos de código compartilhado para aprovação.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE REPUBLIC OF SERBIA

The Federative Republic of Brazil

and

the Republic of Serbia,
(hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Acknowledging the fact that on 29 June 2006 the Republic of Serbia signed Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the Former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and United Nations Interim Administration in Kosovo (Pursuant to the UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999) on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA Agreement);

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

The terms used in this Agreement shall have the following meanings:

a) "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and including any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Convention or Annex thereto adopted under Article 94 of the Convention if in force for or ratified by both Contracting Parties;

b) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto and the amendments thereof;

c) "Aeronautical Authority" means, in case of the Republic of Serbia, Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia and, in case of the Federative Republic of Brazil, the National Civil Aviation Agency; or, in either case, any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

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

e) "territory" in relation to a state shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

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

h) "specified routes" means the routes specified in the Annex to this Agreement;

i) "agreed services" means international scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

j) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

k) "user charges" means the charges levied from the airlines, for the use of an airport, air navigation facilities, aviation security and safety facilities and services.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

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

2. The designated airlines of each Contracting Party, while operating the agreed services on the specified routes, shall enjoy the following rights:

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

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

c) to make stops at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and/or discharging international traffic in passengers, baggage cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on board on the territory of the State of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for hire or reward, between the points in the territory of the other Contracting Party.

4. If due to armed conflict, political disturbances or other unusual circumstances the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate the agreed services on the specified routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the operation of mentioned services on appropriate temporary routes, in accordance with the agreement between the Contracting Parties.

5. The airlines of each Contracting Party that are not designated in accordance with Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a) and b) of this Article.

ARTICLE 3
DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to modify or withdraw such designations. Such notifications shall be made through diplomatic channels.

2. On receipt of the notice of designation mentioned in paragraph 1 of this Article, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of this Article, without delay grant appropriate operating authorization to the designated airline, provided that:

a) in the case of the designated airline of the Republic of Serbia, the airline is substantially owned and effectively controlled by the Republic of Serbia, and/or by its nationals;

b) in the case of the designated airline of the Federative Republic of Brazil, the airline is incorporated and has its principal place of business in the Federative Republic of Brazil;

c) in both cases a) and b), effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Party designating the airline.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may, before granting the operating authorization, require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.

4. An airline designated and authorized in accordance with the provisions of this Article, may begin to operate the agreed services at any time, provided that the other conditions prescribed by this Agreement are fulfilled.

ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization, or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the designated airline of the other Contracting Party, or to impose the conditions necessary for the exercise of these rights, if:

a) there is no proof that:

i. in the case of the designated airline of the Republic of Serbia, the airline is substantially owned and effectively controlled by the Republic of Serbia, and/or by its nationals; and

ii. in the case of the designated airline of the Federative Republic of Brazil, the airline is incorporated and has its principal place of business in the Federative Republic of Brazil.

b) in both cases in item a) above, effective regulatory control of the designated airline is not-exercised and maintained by the Party designating the airline;

c) the airline fails to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by that Contracting Party, in accordance with the Convention;

d) the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; and

e) the Party designating the airline is in compliance with the provision set forth in Article 13 and Article 14 of this Agreement.

2. Unless immediate revocation of an operating authorization, suspension of rights or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is necessary in order to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party, in accordance with the Article 17 of this Agreement.

ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, baggage, crews, mail and cargo, that regard formalities of entry, immigration, passports, customs, currency and sanitary control shall be applicable to passengers, crews, baggage, mail and cargo taken on board the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while 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
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, which have not expired, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, 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 established or 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 Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by another State.

ARTICLE 7
EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND TAXES

1. The aircraft operated in international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft supplies (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt to the fullest extent possible under national laws of the other Contracting Party, from all customs and other import duties, inspection fees and other similar charges and taxes on arriving in the territory of that other Contracting Party, provided that such equipment, spare parts and supplies remain on board the aircraft until they leave such territory.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services performed, on:

a) fuel and lubricants destined to supply the aircraft operated on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party, even when those supplies are to be used on the part of the journey over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

b) spare parts including engines and regular equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, intended for the use on board the aircraft engaged on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party; and

d) advertising materials, uniform items and airline documentation having no commercial value, used by the designated airlines of the designating Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

The materials referred to in this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that other airline enjoys the same exemption from that other Contracting Party.

ARTICLE 8
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall provide fair and undistorted opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the agreed services.

2. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and type of aircraft to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties on the agreed services (passenger, cargo, separately or in combination).

3. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity it offers on the agreed services. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service, or aircraft type operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Either Contracting Party may require the filing of schedules by the designated airlines of the other Contracting Party for approval, on a non-discriminatory basis. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines.

ARTICLE 9
TARIFFS

1. Tariffs 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.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for the operation of the agreed services. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the provisions set forth in this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within 14 (fourteen) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than 30 (thirty) days after receipt of the request.

ARTICLE 10
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 11
DIRECT TRANSIT

1. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against acts of violence, as well as transportation of narcotics and psychotropic substance.

2. Baggage and cargo in direct transit through the territory of one Contracting Party shall be exempt from the imposition of customs duties, taxes and charges in the territory of that Contracting Party.

ARTICLE 12
USER CHARGES

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

ARTICLE 13
COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party representative office for the purpose of the promotion of air transport and sale of transportation services, as well as of other ancillary products directly related to transportation services and provision of services required for the operation of air services, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airline of one Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and to maintain managerial, technical, operational and other specialists staff required for the operation of the agreed services.

3. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to sell transportation services using its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party. Sale may be executed directly in the representation offices of the designated airlines, or through its authorized agents.

4. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, upon request and after settling the tax obligations in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party, the right to transfer the excess of receipts over expenditure earned in the territory of that Contracting Party in connection with the operation of the international air services.

5. This transfer shall be effected in accordance with the laws and regulations in the territory of the Contracting Party where transaction takes place and shall not be subject to any charges except the usual charges collected by banks for carrying out such transactions.

ARTICLE 14
AVIATION SECURITY

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

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties, and they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of international 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 Contracting Party agrees that the operators of aircraft under paragraph 3 of this Article may be required to observe the aviation security provisions referred to in the same paragraph, required by the other Contracting Party for entry into, departing from, or while within the territory of that other Contracting Party.

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

6. Each Party shall have the right, within 60 (sixty) 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 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 Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

8. 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 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 15
AVIATION SAFETY

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

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

3. Pursuant to the Article 16 of the Convention, any aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an inspection on board and around the aircraft by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause the unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity of the relevant aircraft documents, and those of its crew and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform with the Standards established at that time pursuant to the Convention (in this Article called "ramp inspection").

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

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

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

the Contracting Party which authorised representatives are carrying out the ramp inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft, or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party in the event it 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 ensure the safety of an airline operation.

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

ARTICLE 16
PROVISION OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall supply or make its airlines to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, on request, periodic or other statements of statistics relating to the agreed services carried out within an agreed period.

ARTICLE 17
CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party, or its Aeronautical Authorities, may at any time request consultations with the other Contracting Party, or its Aeronautical Authorities.

2. The consultations requested by one of the Contracting Parties, or its Aeronautical Authorities, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt of a written request, unless otherwise agreed.

ARTICLE 18
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

ARTICLE 19
AMENDMENTS

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request a consultation between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, in accordance with the Article 16 of this Agreement.

2. The amendments to the Agreement and its Annex shall come into force on the date of the receipt of the last diplomatic note, notifying the Contracting Parties that all necessary internal procedures for the entry into force of such amendment have been fulfilled.

ARTICLE 20
REGISTRATION OF THE AGREEMENT

This Agreement and any amendments to either the Agreement or its Annex shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Contracting Party in which territory the signing of the Agreement will take place.

ARTICLE 21
CONFORMITY WITH MULTILATERAL AGREEMENTS

If any multilateral agreement relating to any issue incorporated in this Agreement comes into force for both Contracting Parties, the provisions of this Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 22
TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give a notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously sent to the International Civil Aviation Organization. In such a case, this Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by the agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of the receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received on the 14th (fourteenth) day after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date or receipt of the last diplomatic note, by which Contracting Parties will have notified each other that they have fulfilled the conditions prescribed by their national legislation for the entering into force.

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

Done in duplicate at New York, on this 22 day of September, 2022, in the Portuguese, Serbian and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CARLOS ALBERTO FRANCO FRANÇA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELA REPÚBLICA DA SÉRVIA

NIKOLA SELAKOVIC
Ministro das Relações Exteriores

ANNEX

Route Schedule

1. The airlines designated by the Republic of Serbia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Republic of Serbia	Intermediate Points	Points in the Federative Republic of Brazil	Points beyond
Any Point	Any Point	Any Point	Any Point

2. The airlines designated by the Federative Republic of Brazil shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Federative Republic of Brazil	Intermediate points	Points in the Republic of Serbia	Points beyond
Any Point	Any Point	Any Point	Any Point

Notes

3. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airlines of the Contracting Parties may exercise the right to enter into marketing co-operative arrangements, such as code share arrangements, with:

a) an airline or airlines of either Contracting Party; and

b) an airline or airlines of third country, provided that third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via that country,

provided that all airlines in such arrangements

a) hold the appropriate authorizations and traffic rights;

b) meet the requirements normally applied to such arrangements; and

in respect of every ticket sold, make it clear to the purchaser at the point of sale, as to which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

4. The relevant Authorities of both Contracting Parties may require the airlines to submit their code sharing arrangements for approval.

СПОРАЗУМ О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ ФЕДЕРАТИВНЕ РЕПУБЛИКЕ БРАЗИЛ И РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

Федеративна Република Бразил и Република Србија (у даљем тексту: стране уговорнице);

Будући да су стране уговорнице Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, отворене за потписивање у Чикагу, 7. децембра 1944. године;

Потврђујући чињеницу да је Република Србија потписала, 29. јуна 2006. године, Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999. године) о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (ECAA споразум);

У жељи да закључе Споразум ради успостављања и обављања ваздушног саобраћаја између својих територија и даље;

Договориле су се о следећем:

Члан 1.
Дефиниције

Изрази употребљени у овом споразуму имају следећа значења:

а) „Конвенција" означава Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству, отворену за потписивање у Чикагу 7. децембра 1944. године, а обухвата и сваки Анекс усвојен према члану 90. Конвенције, као и сваку измену Анекса или Конвенције према члановима 90. и 94. Конвенције, ако су те измене ступиле на снагу или су ратификоване у обема странама уговорницама;

б) „Споразум" означава овај споразум, приложени Анекс и њихове измене и допуне;

в) „орган надлежан за ваздушни саобраћај" означава, за Федеративну Републику Бразил, Националну агенцију за цивилно ваздухопловство, а за Републику Србију, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије; или у оба случаја, свако друго лице или тело, овлашћено да обавља функције које сада обављају наведени надлежни органи;

г) „одређени авио-превозилац" означава авио-превозиоца који је одређен и овлашћен према одредбама члана 3. овог споразума;

д) „територија" у односу на државу има значење које је одређено у члану 2. Конвенције;

ђ) „ваздушни саобраћај", „међународни ваздушни саобраћај", „авио-превозилац" и „заустављане у некомерцијалне сврхе" имају значења која су одређена у члану 96. Конвенције;

е) „капацитет", у односу на ваздухоплов, означава плаћени терет тог ваздухоплова који се превози на линији или делу линије, а у односу на уговорени саобраћај означава капацитет ваздухоплова који се користи у том саобраћају, помножен фреквенцијом обављања саобраћаја тог ваздухоплова у одређеном периоду на линији или делу линије;

ж) „утврђене линије" означава линије које су утврђене у Анексу овог споразума;

з) „уговорени саобраћај" означава редовни међународни ваздушни саобраћај који се обавља на линијама утврђеним у Анексу уз Споразум у циљу превоза путника, пртљага, робе и поште, одвојено или у комбинацији;

и) „тарифа" означава цене које се плаћају за превоз путника, пртљага и робе и услове према којима се те цене примењују, укључујући цене и услове за агенцијске и друге помоћне услуге, али изузимајући накнаду и услове за превоз поште;

ј) „накнаде корисника" означава накнаде које су уведене авио-превозиоцима за коришћење аеродрома, средстава за ваздушну пловидбу, или средстава и услуга за ваздухопловну безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству.

Члан 2.

Давање права

1. Свака страна уговорница даје другој страни уговорници права предвиђена овим споразумом ради обављања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама.

2. Одређени авио-превозиоци страна уговорница током обављања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама имају следећа права:

а) да лете без слетања преко територије друге стране уговорнице;

б) да слећу на територију друге стране уговорнице у некомерцијалне сврхе; и

в) да слећу у местима утврђеним у Анексу овог споразума, ради укрцавања и/или искрцавања путника, пртљага, робе и поште, одвојено или у комбинацији.

3. Одредбе става 2. овог члана не дају право одређеном авио-превозиоцу једне стране уговорнице да укрцава путнике или утоварује пртљаг, робу и пошту који се превозе уз надокнаду између места на територији друге стране уговорнице.

4. Ако одређени авио-превозиоци једне стране уговорнице нису у могућности да, због војних сукоба, политичких немира или других неуобичајених околности, обављају уговорени саобраћај на утврђеним линијама, друга страна уговорница предузима све што је у њеној моћи да омогући обављање наведеног саобраћаја на одговарајућим привременим рутама, у складу са договором страна уговорница.

5. Авио-превозиоци страна уговорница који нису одређени у складу са чланом 3. овог споразума такође имају права из тач. 2а) и 2б) овог члана.

Члан 3.

Одређивање авио-превозилаца и издавање дозвола

1. Свака страна уговорница има право да одреди једног или више авио-превозилаца за обављање уговореног саобраћаја на утврђеним линијама и да о томе, у писаном облику, обавести другу страну уговорницу, као и да измени или повуче такво одређење. Таква одређења се врше дипломатским путем.

2. По пријему обавештења из става 1. овог члана, органи надлежни за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице, у складу са одредбама овог члана, без одлагања издаје одређеном авио-превозиоцу одговарајућу дозволу за обављање саобраћаја, под условом да:

а) у случају одређеног авио-превозиоца Федеративне Републике Бразил, да је авио-превозилац основан и да има главно пословно седиште у Федеративној Републици Бразил;

б) у случају одређеног авио-превозиоца Републике Србије, власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио-превозиоцем има Република Србија и/или њени држављани;

в) у оба случаја под а) и б) ефективну надзорну контролу над одређеним авио-превозиоцем врши страна уговорница која је одредила авио-превозиоца

3. Органи надлежни за ваздушни саобраћај једне стране уговорнице могу, пре издавања дозволе за обављање саобраћаја, да захтевају од одређеног авио-превозиоца друге стране уговорнице да докаже да је оспособљен да испуни услове утврђене законима и прописима које ти органи оправдано примењују за обављање међународног ваздушног саобраћаја, у складу са одредбама Конвенције.

4. Авио-превозилац, одређен и овлашћен према одредбама овог члана, може у сваком тренутку да отпочне обављање уговореног саобраћаја, ако су испуњени остали услови предвиђени овим споразумом.

Члан 4.

Повлачење и обустава дозвола за обављање саобраћаја

1. Свака страна уговорница има право да повуче дозволу за обављање саобраћаја или да обустави коришћење права одређеном авио-превозиоцу друге стране уговорнице, утврђених у члану 2. овог споразума, или да пропише услове потребне за коришћење тих права ако:

а) не постоји доказ да:

- у случају одређеног авио-превозиоца Федеративне Републике Бразил, авио-превозилац је основан и да има главно пословно седиште у Федеративној Републици Бразил;

- у случају одређеног авио-превозиоца Републике Србије, власништво знатнијег обима и стварну контролу над тим авио-превозиоцем има Република Србија и/или њени држављани;

б) у оба случаја под а) ефективну надзорну контролу над одређеним авио-превозиоцем не врши страна уговорница која је одредила авио-превозиоца;

в) авио-превозилац испуњава услове прописане законима и прописима које та страна уговорница оправдано примењује за обављање међународног ваздушног саобраћаја, у складу са Конвенцијом;

г) авио-превозилац на неки други начин не обавља саобраћај у складу са условима утврђеним овим споразумом;

д) страна уговорница која одређује авио-превозиоца не примењује стандарде утврђене у члану 13. и члану 14.

2. Ако непосредно повлачење дозволе за обављање саобраћаја, обустава права или увођење услова наведених у ставу 1. овог члана није неопходно ради спречавања даљег кршења закона и прописа, то право се користи тек после консултација са другом страном уговорницом, у складу са одредбама члана 17. овог споразума.

Члан 5.

Примена закона и прописа

1. Закони и прописи једне стране уговорнице којима се уређује улазак, боравак и одлазак са њене територије ваздухоплова који обављају међународни ваздушни саобраћај и ваздушни саобраћај и навигација тих ваздухоплова док су на њеној територији , примењују се и на ваздухоплове одређенихавио-превозилаца друге стране уговорнице.

2. Закони и прописи једне стране уговорнице који се односе на улазак, боравак и одлазак са њене територије путника, пртљага, посада, поште и робе, а које се односе на формалности у вези са уласком, усељењем, пасошима, царином, валутом и здравственим мерама, примењују се на путнике, посаде, пртљаг, пошту и робу који су укрцани или унети на ваздухоплов одређених авио-превозилаца друге стране уговорнице, док је на наведеној територији.

2. У примени прописа којима се регулише усељење, царина, карантин и сличних прописа, ниједна страна уговорница не даје предност свом или било ком другом авио-превозиоцу над авио-превозиоцем друге стране уговорнице који обавља сличан међународни превоз ваздушним путем.

Члан 6.

Признавање потврда и дозвола

1. Потврде о пловидбености, потврде о оспособљености и дозволе које је издала или признала као важеће једна страна уговорница, а чија важност није истекла, друга страна уговорница признаје као важеће ради обављања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама, под условом да су захтеви према којим су те потврде или дозволе издате или признате једнаки или виши од минималних стандарда који су утврђени, или могу да се утврде према Конвенцији.

2. Ако права или услови из потврда и дозвола поменутих у ставу 1 овог члана, које је издали органи надлежни за ваздушни саобраћај једне стране уговорнице неком лицу или одређеном авио-превозиоцу, или у погледу ваздухоплова који се користи приликом обављања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама, дозвољавају одступање од стандарда утврђених Конвенцијом, а то одступање је регистровано код Међународне организације за цивилно ваздухопловство (ИКАО), друга страна уговорница може да захтева консултације између органа надлежних за ваздушни саобраћај у циљу разјашњавања поменуте праксе.

3. Свака страна уговорница задржава право да, за летове изнад своје територије, одбије да призна као важеће потврде о оспособљености и дозволе које је њеним држављанима издала или признала друга страна уговорница или нека друга држава.

Члан 7.

Ослобађање од плаћања царинских дажбина-и такса

1. Ваздухоплови које у међународном ваздушном саобраћају користи одређени авио-превозилац једне стране уговорнице, као и њихова редовна опрема, залихе горива и мазива, залихе ваздухоплова (укључујући храну, пиће и дуван) који се налазе на ваздухопловима, ослобођени су у највећој могућој мери од царинских и других увозних дажбина, трошкова прегледа и других сличних накнада и такса по доласку на територију друге стране уговорнице, под условом да та опрема, резервни делови и залихе остану на ваздухоплову док не напусте територију те стране уговорнице.

2. Од истих дажбина, накнада и такса, изузев накнада за учињене услуге, ослобађају се:

а) гориво и мазиво намењено за снабдевање ваздухоплова које у уговореном саобраћају користи одређени авио-превозилац друге стране уговорнице, чак и када ове залихе треба да се искористе на делу линије изнад територије стране уговорнице на којој су унете на ваздухоплове;

б) резервни делови, укључујући моторе, и редовна опрема унети на територију једне стране уговорнице, ради одржавања или поправке ваздухоплова које у уговореном саобраћају користи одређени авио-превозилац друге стране уговорнице;

в) залихе ваздухоплова унете на ваздухоплове на територији једне стране уговорнице, намењене за коришћење на ваздухопловима којима се обавља уговорени саобраћај одређеног авио-превозиоца друге стране уговорнице;

г) рекламни материјал, униформе и документа авио-превозиоца који немају тржишну вредност и које одређени авио-превозилац једне стране уговорнице користи на територији друге стране уговорнице;

Предмети наведени у овом ставу могу да се држе под царинским надзором или контролом.

3. Редовна опрема ваздухоплова, материјал, залихе и резервни делови ваздухоплова задржани на ваздухоплову који користи одређени авио-превозилац једне или друге стране уговорнице могу да се искрцају на територију друге стране уговорнице само уз сагласност надлежних царинских органа те друге стране уговорнице. У том случају, таква опрема и предмети стављају се под царински надзор до тренутка док не напусте територију те стране уговорнице или се стављају у неки од царински дозвољених поступака, у складу са царинским прописима.

4 Ослобађања предвиђена овим чланом такође се примењују у ситуацијама када одређени авио-превозилац једне или друге стране уговорнице закључи са другим авио-превозиоцем споразуме о позајмљивању или преносу редовне опреме и осталих предмета наведених у ставу 1. овог члана на територију друге стране уговорнице, под условом да та друга страна уговорница даје слична ослобађања и другим авио-превозиоцима.

Члан 8.

Принципи којима се уређује обављање уговореног саобраћаја

1. Свака страна уговорница дозвољава правичне и ненарушене могућности одређеним авио-превозиоцима обе стране уговорнице за слободно надметање приликом обављања уговореног саобраћаја.

2. Нема ограничења у погледу капацитета, броја фреквенција и типа ваздухоплова које користе одређени авио-превозиоци обе стране уговорнице у уговореном саобраћају (путничком, робном, одвојено или у комбинацији).

3. Свака страна уговорница дозвољава сваком одређеном авио-превозиоцу да одреди фреквенцију и капацитет у обављању уговореног саобраћаја. Ниједна страна уговорница једнострано не ограничава обим саобраћаја, фреквенције, редовност услуга или тип ваздухоплова које користе одређени авио-превозиоци друге стране уговорнице, осим ако се то не захтева из царинских, техничких и оперативних разлога или разлога који се односе на очување животне средине, сходно јединственим условима прописаним чланом 15. Конвенције.

4. Једна или друга страна уговорница може да захтева од одређених авио-превозилаца друге стране уговорнице да им, ради одобрења, доставе на увид редове летења, осим ако се то не захтева на недискриминирајућим основама. Ако страна уговорница захтева доставу података у информативне сврхе, онда она своди на минимум административне захтеве и процедуре којима се оптерећују посредници и авио-превозиоци приликом достављања података.

Члан 9.

Тарифе

1. Авио-превозиоци слободно утврђују тарифе за обављање ваздушног саобраћаја према овом споразуму и исте не подлежу одобравању.

2. Свака страна уговорница може да захтева да њени надлежни органи буду унапред обавештени о тарифама које се наплаћују у саобраћају који отпочиње на њеној територији или да им се исте поднесу на увид.

3. Ниједна страна уговорница неће предузимати једностране мере ради спречавања увођења или продужења тарифе коју су, за обављање уговореног саобраћаја, предложили за наплату или наплаћују одређени авио-превозиоци једне или друге стране уговорнице. Ако једна или друга страна уговорница сматра да било која таква тарифа није у складу са одредбама овог члана, она може захтевати консултације и обавестити другу страну уговорницу о разлозима свог незадовољства четрнаест (14) дана након што јој се тарифа достави на увид. Ове консултације се одржавају најкасније тридесет (30) дана по пријему захтева.

Члан 10.

Конкуренција

1. Стране уговорнице обавештавају, на захтев, једна другу о њиховим законима о заштити конкуренције, односним политикама, праксама и изменама и допунама истих, као и о конкретним циљевима тих докумената који могу да утичу на обављање ваздушног саобраћаја према овом споразуму и наводе органе надлежне за њихову примену.

2. Стране уговорнице обавештавају једна другу увек када сматрају да може постојати неусклађеност између примене њихових закона, политика и пракси заштите конкуренције и питања везаних за спровођење овог споразума.

3. Без обзира на било коју одредбу која превиђа супротно, одредбама овог споразума се не (i) захтева или фаворизује склапање договора између привредних субјеката, доношење одлука удружења привредних субјеката или усклађивање пракси којима се спречава или нарушава конкуренција (ii) појачавају ефекти таквог споразума, одлуке или усклађених пракси, или (iii) преноси на приватне економске субјекте надлежности за предузимање мера којима се спречава, нарушава или ограничава конкуренција.

Члан 11.

Директан транзит

1. Путници, пртљаг и роба у директном транзиту преко територије једне стране уговорнице, који не напуштају простор на аеродрому намењен за ту сврху, подлежу само упрошћеној контроли, осим у погледу мера обезбеђивања против аката насиља, као и превоза наркотика и психотропних супстанци.

2. Пртљаг и роба у директном транзиту преко територије једне стране уговорнице ослобођени су од царинских дажбина, такса и накнада на територији те стране уговорнице.

Члан 12.

Накнаде корисника

Ниједна страна уговорница не уводи, нити дозвољава да се одређеним авио-превозиоцима друге стране уговорнице уведу накнаде корисника које су веће од накнада које се наплаћују њеним авио-превозиоцима који обављају сличан редован међународни ваздушни саобраћај.

Члан 13.

Комерцијалне активности

1. Одређени авио-превозиоци једне стране уговорнице имају право да, на територији друге стране уговорнице, оснују представништво у циљу промоције ваздушног саобраћаја и продаје услуга превоза, као и продаје других помоћних производа и пружања услуга непосредно повезаних са обављањем ваздушног саобраћаја, у складу са законима и прописима те друге стране уговорнице.

2. Одређени авио-превозилац једне стране уговорнице има право да, у складу са законима и прописима друге стране уговорнице којима се регулише улазак, боравак и запошљавање, доведе и омогући рад руководећем, техничком, оперативном и другом специјализованом особљу потребном за обављање уговореног саобраћаја.

3. Одређени авио-превозилац једне стране уговорнице има право да продаје услуге превоза на територији друге стране уговорнице користећи сопствена превозна документа, у складу са законима и прописима те друге стране уговорнице. Продаја се врши непосредно у представништима одређених авио-превозилаца, или преко његових овлашћених агената.

4. Свака страна уговорница даје одређеном авио-превозиоцу друге стране уговорнице право да, на захтев, а по измирењу пореских обавеза авио-превозиоца према прописима те стране уговорнице, слободно пренесе вишак прихода који је остварен на територији те друге стране уговорнице у вези са обављањем међународног ваздушног саобраћаја.

5. Пренос се врши у складу са законима и прописима стране уговорнице са чије територије се обавља пренос средстава и подлеже само уобичајеним накнадама које банке наплаћују за обављање таквих трансакција.

Члан 14.

Обезбеђивање у ваздухопловству

1. У складу са својим правима и обавезама према међународном праву, стране уговорнице поново потврђују да обавеза једне стране према другој да обезбеђује цивилно

ваздухопловство од незаконитих радњи, представља саставни део овог споразума. Без ограничавања њихових права и обавеза према међународном праву, стране уговорнице посебно поступају у складу са одредбама Конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима, потписане у Токију, 14. септембра 1963. године, Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, потписане у Хагу, 16. децембра 1970. године, Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, потписане у Монтреалу, 23. септембра 1971. године и Протокола о сузбијању незаконитих аката насиља на аеродромима који служе међународном цивилном ваздухопловству, којим се допуњује Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, потписаног у Монтреалу, 24. фебруара 1988. године и Конвенције о обележавању пластичних експлозива ради њиховог откривања, отворене за потписивање у Монтреалу 1. марта 1991. године, као и било које друге конвенције и протокола о обезбеђивању у ваздухопловству који су обавезујући за стране уговорнице.

2. Стране уговорнице, на захтев, пружају једна другој сву потребну помоћ ради спречавања незаконитих отмица цивилних ваздухоплова и других незаконитих радњи уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома и уређаја за ваздушну пловидбу и било које друге опасности уперене против обезбеђивања у цивилном ваздухопловству.

3. Стране уговорнице, у међусобним односима, поступају у складу са одредбама о обезбеђивању у ваздухопловству, утврђеним од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства у Анексима уз Конвенцију, у мери у којој се те одредбе о обезбеђивању примењују на стране уговорнице и захтевају да корисници ваздухоплова уписаних у њихов регистар или корисници ваздухоплова чије је седиште или стално боравиште на њиховој територији, као и корисници међународних аеродрома на њиховој територији, поступају у складу с наведеним одредбама о обезбеђивању у ваздухопловству. Свака страна уговорница обавештава другу страну уговорницу о било каквим одступањима између националних прописа и пракси и стандарда обезбеђивања утврђеним у Анексима. Једна или друга страна уговорница може да захтева хитне консултације са другом страном уговорницом у било које време како би се размотрила та одступања.

4. Свака страна уговорница се слаже да од корисника ваздухоплова из става 3. овог члана може да захтева да поштују одредбе о обезбеђивању у ваздухопловству наведене у истом ставу које друга страна уговорница захтева за улазак на, одлазак са или за време боравка на територији друге стране уговорнице.

5. Свака страна уговорница омогућава да се на њеној територији ефикасно примењују мере за заштиту ваздухоплова и преглед путника, посада, ручног пртљага, пртљага, робе и залиха ваздухоплова пре и за време укрцавања или утовара. Свака страна уговорница позитивно разматра сваки захтев друге стране уговорнице за примену оправданих посебних мера обезбеђивања због одређене претње.

6. Свака страна уговорница има право да у року од шездесет (60) дана од обавештавања о таквој намери на територији друге стране уговорнице спроведе процену мера обезбеђивања које примењују или намеравају да примењују авио-превозиоци у погледу

летова за или са територије прве стране уговорнице. Органи надлежни за ваздушни саобраћај се договарају о административним аранжманима за спровођење таквих процена и примењују их без одлагања како би се обезбедило брзо спровођење процене.

7. У случају појаве неког инцидента или претње инцидентом незаконите отмице цивилног ваздухоплова или неких других незаконитих аката уперених против безбедности тих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома или уређаја за ваздушну пловидбу, стране уговорнице помажу једна другој на тај начин што олакшавају комуникацију и предузимају друге одговарајуће мере за брзо и безбедно окончање таквог инцидента или претње инцидентом.

8. У случају да страна уговорница оправдано сумња да је друга страна уговорница одступила од одредби овог члана, прва страна уговорница може да захтева консултације. Такве консултације почињу у року од петнаест (15) дана од дана пријема захтева од једне или друге стране уговорнице. Немогућност постизања задовољавајућег договора у року од петнаест (15) дана од дана отпочињања консултација ствара основ за обуставу, повлачење, суспензију или условљавање дозвола авио-превозиоцу или авио-превозиоцима које је одредила друга страна уговорница. Прва страна уговорница може у сваком тренутку предузети привремене мере услед ванредне ситуације, или ради спречавања даљих неусаглашености са одредбама овог члана.

Члан 15.

Ваздухопловна безбедност

1. Свака страна уговорница може, у свако доба, да захтева консултације о стандардима безбедности, у свакој области која се односи на посаде, ваздухопловне објекте, ваздухоплове или њихово коришћење, које је усвојила друга страна уговорница. Консултације се одржавају у року од тридесет (30) дана од дана подношења захтева.

2. Ако, после консултација, једна страна уговорница закључи да друга страна уговорница не одржава и не спроводи ефикасно стандарде безбедности у било којој од области из става 1. овог члана, који су барем једнаки или већи од минималних стандарда утврђених у то време према Конвенцији, прва страна уговорница обавештава другу страну уговорницу о тим закључцима и мерама које сматра потребним за усклађивање са тим минималним стандардима, а друга страна уговорница предузима одговарајуће мере. Ако друга страна уговорница не предузме одговарајуће мере у року од петнаест (15) дана од дана пријема обавештења, или у дужем року који може да се договори, настаје основ за примену члана 4. овог споразума.

3. У складу са чланом 16. Конвенције, сваки ваздухоплов који користи одређени авио-превозилац једне стране уговорнице у саобраћају за територију или са територије друге стране уговорнице може, док је на територији друге стране уговорнице, да буде подвргнут прегледу од стране овлашћених представника друге стране уговорнице, на ваздухоплову и око ваздухоплова, под условом да то не доводи до неоправданог кашњења у обављању саобраћаја. И поред обавеза наведених у члану 33. Конвенције, циљ овог прегледа је да се

провери важност докумената ваздухоплова и докумената посаде, као и да се провери да ли опрема ваздухоплова и стање ваздухоплова одговарају стандардима утврђеним у то време према Конвенцији (у даљем тексту: преглед на платформи).

4. Ако такав преглед на платформи или низ прегледа на платформи дају повод за:

(а) озбиљну забринутост да неки ваздухоплов или коришћење неког ваздухоплова није у складу са минималним стандардима утврђеним у то време према Конвенцији; или

(б) озбиљну забринутост да постоји недостатак ефикасног одржавања и спровођења стандарда безбедности утврђених у то време према Конвенцији;

страна уговорница чији овлашћени представници врше преглед може да закључи, у складу са одредбама члана 33. Конвенције, да захтеви према којима су потврде или дозволе тог ваздухоплова, или посаде тог ваздухоплова издате или признате, или захтеви према којима се тај ваздухоплов користи нису једнаки или већи од минималних стандарда утврђених према Конвенцији.

5. У случају да приступ у циљу вршења прегледа на платформи ваздухоплова који користи одређени авио-превозилац једне стране уговорнице, у складу са ставом 3. овог члана, буде ускраћен од стране представника тог авио-превозиоца, та друга страна уговорница може да закључи да настаје озбиљна забринутост, наведена у ставу 4. овог члана и да донесе закључке наведене у том ставу.

6. Свака страна уговорница задржава право да одмах обустави или измени дозволу за обављање саобраћаја одређеном авио-превозиоцу друге стране уговорнице у случају да закључи, било на основу прегледа на платформи, низа прегледа на платформи, ускраћивања приступа ради прегледа на платформи, консултација или на други начин, да је непосредан поступак неопходан за безбедно обављање саобраћаја.

7. Сваки поступак једне стране уговорнице, у складу са ст. 2. или 6. овог члана, обуставља се када престану да постоје разлози за предузимање тих поступака.

Члан 16.

Достављање статистичких података

Органи надлежни за ваздушни саобраћај једне стране уговорнице достављају органима надлежним за ваздушни саобраћај друге стране уговорнице, на захтев, периодичне и друге статистичке податке који се односе на уговорени саобраћај обављен у договореном периоду.

Члан 17.

Консултације

1. Свака страна уговорница или њени органи надлежни за ваздушни саобраћај могу, у сваком тренутку, да захтевају консултације са другом страном уговорницом или са њеним органима надлежним за ваздушни саобраћај.

2. Консултације које захтева једна од страна уговорница или њени органи надлежни за ваздушни саобраћај, започињу у року од шездесет (60) дана од дана пријема писаног захтева, осим ако се друкчије не договори.

Члан 18.

Решавање спорова

1. Ако између страна уговорница дође до спора у погледу тумачења или примене овог споразума, стране уговорнице настоје, пре свега, да спор реше преговорима.

2. Ако стране уговорнице не постигну решење путем преговорима, спор се решава дипломатским каналима.

Члан 19.

Измене и допуне

1. Ако једна или друга страна уговорница сматра да је потребно да се измени и допуни било која одредба овог споразума, може да захтева одржавање консултација између органа надлежних за ваздушни саобраћај страна уговорница, у складу са чланом 17. овог споразума.

2. Измене и допуне овог споразума и Анекса уз Споразум ступају на снагу датумом пријема последње дипломатске ноте, којом се стране уговорнице обавештавају да су испуњени сви услови за ступање на снагу таквих измена.

Члан 20.

Регистрација Споразума

Овај споразум и све измене и допуне овог споразума или Анекса региструје код Међународне организације цивилног ваздухопловства она страна уговорница на чијој територији се обавља потписивање Споразума.

Члан 21.

Усаглашеност са мултилатералним споразумима

У случају да на снагу ступи неки мултилатерални споразум који се односи на било које питање обухваћено овим споразумом, а који су прихватиле обе стране уговорнице, одредбе овог споразума и његовог Анекса се мењају како би се ускладиле са одредбама тог мултилатералног споразума.

Члан 22.

Престанак важења споразума

Свака страна уговорница може, у свако доба, да достави другој страни уговорници обавештење о својој намери да откаже овај споразум. Такво обавештење се истовремено доставља и Међународној организацији цивилног ваздухопловства. У том случају, овај споразум престаје да важи дванаест (12) месеци од дана када друга страна уговорница прими обавештење, осим ако се обавештење о престанку важења не повуче споразумно, пре истека наведеног рока. Ако друга страна уговорница не потврди пријем, сматраће се да је обавештење примљено четрнаестог (14.) дана од дана пријема обавештења од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства.

Члан 23.

Ступање на снагу

Овај споразум ступа на снагу датумом пријема последње дипломатске ноте којом једна страна уговорница обавештава другу страну уговорницу да су испуњени услови који су предвиђени унутрашњим процедурама за ступање Споразума на снагу.

У ПОТВРДУ ЧЕГА су доле потписани, прописно овлашћени од својих Влада, потписали овај споразум.

Сачињено у ..... дана ..... 2022. године у два оригинална примерка, сваки на португалском, српском и енглеском језику, при чему су сви текстови подједнако аутентични. У случају разлика у тумачењу, меродаван је текст на енглеском језику.

ЗА
ФЕДЕРАТИВНУ РЕПУБЛИКУ БРАЗИЛ

CARLOS ALBERTO FRANCO FRANÇA

ЗА
РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

NIKOLA SELAKOVIC

Анекс

1. Одређени авио-превозилац Федеративне Републике Бразил имају право да обавља редован међународни ваздушни саобраћај на следећим утврђеним линијама:

Места у Федеративној Републици Бразил	Места међуслетања	Места у Републици Србији	Места даље
Било које место	Било које место	Било које место	Било које место

2. Одређени авио-превозиоци Републике Србије имају право да обавља редован међународни ваздушни саобраћај на следећим утврђеним линијама:

Места у Републици Србији	Места међуслетања	Места у Федеративној Републици Бразил	Места даље
Било које место	Било које место	Било које место	Било које место

Напомене:

3. Одређени авио-превозиоци страна уговорница имају право да, приликом обављања или одржавања уговореног саобраћаја на утврђеним линијама, закључују маркетиншке аранжмане о сарадњи, као што је аранжман о подели кода, са:

а) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима страна уговорница; и

б) авио-превозиоцем или авио-превозиоцима треће државе, под условом да та држава одобрава или дозвољава одговарајуће аранжмане између авио-превозилаца државе друге стране уговорнице и осталих авио-превозилаца у саобраћају за, од и преко територије те државе.

Органи надлежни за ваздушни саобраћај страна уговорница одобравају ове аранжмане, под условом да сви авио-превозиоци:

а) поседују потребне дозволе и саобраћајна права;

б) испуњавају услове који се обично захтевају таквим договорима; и

в) у вези са продајом превозних докумената, јасно назначе купцу на месту продаје, који од авио-превозилаца обавља саобраћај на одређеном делу линије и са којим авио-превозиоцем или авио-превозиоцима купац ступа у уговорни однос.

4. Надлежни органи обе стране уговорнице могу да захтевају од авио-превозилаца да поднесу на одобрење своје аранжмане поделе кода