ACORDO

ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

O REINO DO BAHREIN

SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ÍNDICE

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

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

A República Federativa do Brasil

e

o Reino do Bahrein,
doravante denominados "Partes";

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

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

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de serviços aéreos internacionais;

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

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

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

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 2

Aplicabilidade da Convenção de Chicago

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

Artigo 3

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

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

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

3. As demais empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 4 (Designação e Autorização de Operação) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nas alíneas (a) e (b) do parágrafo 2 deste Artigo.

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

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

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

Artigo 4
Designação e Autorizações de Operação

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 5
Negação, Revogação e Suspensão de
Autorizações de Operação

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

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

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

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

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

Artigo 6

Isenção de Encargos Alfandegários e de Outros Encargos

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

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

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

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

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

Artigo 7
Preços

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

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

Artigo 8
Capacidade

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

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

Artigo 9
Aplicação de Leis e Regulamentos

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

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

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

Artigo 10
Reconhecimento de Certificados e Licenças

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

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

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

Artigo 11
Arrendamento

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

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

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

Artigo 12
Concorrência

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

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

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

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

Artigo 13
Segurança Operacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 14
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações perante o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para o Propósito de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer

outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

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

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

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

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

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

descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento.

Artigo 15
Atividades Comerciais

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

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

3. Cada Parte permitirá que as empresas aéreas da outra Parte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 16
Apresentação dos Horários Programados de Voos

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

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

Artigo 17
Fornecimento de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou outras declarações de estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas. Tal declaração deverá incluir todas as informações necessárias para determinar o volume de tráfego transportado por essas empresas aéreas nos serviços acordados e as origens e destinos desse tráfego.

Artigo 18
Conformidade com Convenção Multilateral

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

complementado pelas disposições da convenção multilateral deverá ocorrer de acordo com os Artigos pertinentes deste Acordo.

Artigo 19
Tarifas Aeronáuticas

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

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

Artigo 20
Proteção Ambiental

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes acordam, no que diz respeito às operações entre os respectivos territórios, a cumprir as Normas e Práticas Recomendadas (SARPs) da OACI do Anexo 16 e a política e orientações existentes da OACI em matéria de proteção ambiental.

Artigo 21
Consultas e Emendas

1. Num espírito de estreita colaboração, as duas Partes ou as suas autoridades aeronáuticas podem, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou cumprimento do presente Acordo.

2. Tais consultas terão início dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do pedido, salvo acordo em contrário das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3. Cada Parte, em conformidade com seus procedimentos constitucionais, deverá ratificar emendas relativas às disposições deste Acordo. Tais emendas assim acordadas entrarão em vigor dentro de 30 (trinta) dias a partir da data em que ambas as Partes trocaram notas diplomáticas, que se refiram a tal ratificação.

4. As emendas relativas apenas às disposições do Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes poderão ser acordadas diretamente mediante consulta entre essas autoridades. Uma vez que as autoridades

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

Artigo 22
Solução de Controvérsias

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

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

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

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

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

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

Artigo 23
Denúncia

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

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

Artigo 24
Registro na OACI

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

Artigo 25
Entrada em Vigor

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

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

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

PELA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Norton de Andrade Mello Rapesta
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário

PELO REINO DO BAHREIN

Kamal Bin Ahmed Mohamed
Ministro dos Transportes e das Telecomunicações