# ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO ESTADO DO CATAR

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Estado do Catar
(daqui por diante referidos como "Partes")

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordam o que se segue:

## Artigo 1
## Definições

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

a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Governo do Estado do Catar, o Presidente da Autoridade de Aviação Civil; e, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, seu(s) Anexo(s) e quaisquer emendas que venham a ser feitas;

c) "capacidade" significa o total de serviços estabelecidos pelo Acordo, medidos normalmente pelo número de voos (frequências) ou assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

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

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

f) "tarifa" significa toda tarifa, frete ou pagamento pelo transporte de passageiros, bagagem ou carga em transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas empresas aéreas ou por seus agentes e as condições que regem a aplicação de tal tarifa, frete ou pagamento, porém excluindo remuneração e condições para o transporte de mala postal;

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

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

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

j) "serviços acordados" e "rotas especificadas" significam, respectivamente, serviços aéreos internacionais regulares e rotas especificadas no Anexo a este Acordo.

**Artigo 2**
**Concessão de Direitos**

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

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

a) direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

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

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

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

4. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

**Artigo 3**
**Designação e Autorização**

1. Cada Parte deverá ter o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte deverá conceder a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa aérea sejam da Parte que a designa, de seus nacionais, ou de ambos;

b) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Voo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

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

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

**Artigo 4**
**Negação, Revogação e Limitação de Autorização**

1. As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deverão ter o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente:

a) no caso em que elas não estejam convencidas de que a propriedade majoritária e o controle efetivo pertençam à Parte que designou a empresa aérea, seus nacionais ou a ambos; ou

b) no caso em que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Voo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

c) no caso em que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. Tal direito será exercido somente após consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir posteriores violações de leis e regulamentos.

**Artigo 5**
**Aplicação de Leis**

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicadas à aeronave de empresas aéreas designadas pela outra Parte.

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

3. Nenhuma Parte deverá dar preferência à sua própria empresa aérea ou a qualquer outra empresa aérea em relação à empresa aérea designada pela outra Parte engajada em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto deverão ser sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

**Artigo 6**
**Reconhecimento de Certificados e Licenças**

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos que são ou que venham a ser estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou reconhecidos como válidos para eles pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativa a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, permitirem uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, as autoridades aeronáuticas da outra Parte podem solicitar, conforme o Artigo 18 deste Acordo, a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas daquela Parte a fim de esclarecer a prática em questão e decidir sobre sua aceitação. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório, isto constituirá motivo para a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

**Artigo 7**
**Segurança de Voo**

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança de voo aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas deverão ser realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os padrões de segurança de voo, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que tratam das normas de segurança de voo que satisfaçam as Normas em vigor de conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Doc. 7300), a outra Parte deverá ser informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as Normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que esta 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 que o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão conformes com as Normas em vigor estabelecidas com base na Convenção.

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

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima deverá ser suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. 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 deverá ser disto notificado. O mesmo também deverá ser notificado após a solução satisfatória de tal situação.

**Artigo 8**
**Segurança da Aviação**

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a 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 deverão atuar, 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 Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como as disposições de acordos bilaterais que venham a entrar em vigor para ambas as Partes.

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

3. As Partes deverão agir, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais provisões sejam aplicáveis a ambas as Partes; deverão exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte para discutir quaisquer diferenças sobre tais disposições.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá, também, considerar 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 deverão assistir-se

mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Quando uma Parte tiver problemas a respeito das disposições de segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes poderão solicitar a imediata realização de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

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

**Artigo 9**
**Tarifas Aeronáuticas**

As tarifas que possam ser cobradas ou autorizadas a serem cobradas por uma Parte pelo uso de aeroportos e de instalações de navegação aérea por aeronaves da outra Parte não deverão ser superiores àquelas pagas por suas próprias empresas aéreas engajadas em serviços aéreos internacionais regulares.

**Artigo 10**
**Direitos Alfandegários**

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

2. As isenções previstas neste Artigo deverão ser aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:

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

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

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos

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

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

**Artigo 11**
**Princípios que regem as Operações dos Serviços Acordados**

1. Deverá haver oportunidades justas e equitativas para que as empresas aéreas designadas de ambas as Partes operem os serviços acordados nas rotas especificadas entre seus respectivos territórios.

2. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de uma Parte deverão levar em consideração os interesses das empresas aéreas designadas da outra Parte a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por estas últimas nas mesmas rotas ou em parte destas.

3. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes deverão guardar estreita relação com a demanda de tráfego entre os territórios das Partes e deverão ter como objetivo primário a oferta, com um razoável fator de ocupação, da capacidade adequada para atender as atuais e razoavelmente previsíveis demandas de transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, provenientes de ou destinados ao território da Parte que tenha designado as empresas aéreas. A provisão para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas nos territórios de Estados outros que não o que tenha designado as empresas aéreas, deverá ser mutuamente acordada pelas autoridades de aviação civil e deverá ser feita em conformidade com os princípios gerais segundo os quais a capacidade deve estar relacionada com:

a) a demanda de tráfego para e do território da Parte que tenha designado as empresas aéreas;

b) a demanda de tráfego existente na área através da qual os serviços aéreos são operados, considerando os serviços de transporte operados pelas empresas aéreas dos Estados aí compreendidos; e

c) os requisitos de operação de voos de longo curso.

**Artigo 12**
**Tarifas**

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse dos usuários, custo de

operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas e outras considerações comerciais próprias do mercado.

2. As Partes concordam em examinar com especial atenção as tarifas que podem ser questionáveis por parecerem discriminatórias sem razão, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição dominante, artificialmente baixas devido a subsídio ou apoio direto ou indireto, ou "predatórias".

3. As tarifas deverão ser acordadas, sempre que possível, pelas empresas aéreas designadas interessadas de ambas as Partes, após as consultas necessárias com seus respectivos governos e, se aplicável, com outras empresas aéreas. Tal acordo deverá, sempre que possível, ser alcançado usando-se o mecanismo internacional de coordenação de tarifas apropriado. Não se chegando a um acordo multilateral ou bilateral, cada empresa aérea designada poderá desenvolver suas tarifas individualmente.

4. Cada Parte poderá requerer a notificação ou o registro das tarifas propostas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte de e para seu território. Tal notificação ou registro de tarifas pode ser requerido não mais de que trinta (30) dias antes da data de introdução proposta. Em casos especiais, esse período poderá ser reduzido.

5. Cada Parte deverá ter o direito de aprovar ou desaprovar as tarifas dos serviços de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte pelo transporte entre o território da outra Parte e o território de um terceiro Estado nos serviços cobertos por este Acordo deverão estar sujeitas aos requisitos de aprovação da outra Parte. Nenhuma das Partes deverá tomar medidas unilaterais para impedir que comecem a aplicar-se as tarifas propostas ou continuem aplicando-se as tarifas vigentes para o transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem no território da outra Parte.

6. A aprovação de tarifas em consequência das provisões do parágrafo 5 acima pode ser expressamente concedida por qualquer das Partes às empresas aéreas que as solicitem. Não obstante, se uma Parte não notificar por escrito à outra Parte a desaprovação dessas tarifas da ou das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de trinta (30) dias a partir da data em que foram apresentadas, as tarifas em questão deverão ser consideradas aprovadas. No caso em que o prazo para a apresentação seja reduzido conforme o disposto no parágrafo 4, as Partes poderão concordar que o prazo dentro do qual deva indicar-se a desaprovação seja, em consequência, reduzido.

7. Quando qualquer das Partes considere que uma tarifa de transporte para seu território está compreendida nas categorias do parágrafo 2 acima, deverá notificar sua insatisfação à outra Parte o quanto antes possível, e pelo menos dentro dos trinta (30) dias seguintes à data de notificação ou apresentação da tarifa em questão, e poderá recorrer aos procedimentos de consulta estipulados no parágrafo 8 abaixo.

8. Cada Parte poderá solicitar que se realizem consultas sobre qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer das Partes para os serviços previstos no presente Acordo, inclusive no caso em que a tarifa em questão haja sido objeto de uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas, no mais tardar, sessenta (60) dias depois de recebida a solicitação. As Partes deverão colaborar para assegurar as informações necessárias para a solução racional dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada uma delas fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não se chegar a nenhum acordo, deverá prevalecer a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

9. Uma tarifa estabelecida de acordo com as provisões desta cláusula deverá permanecer em vigor, a menos que a ou as empresas aéreas interessadas a retirem ou até que se aprove outra tarifa. Não obstante, a tarifa não deverá ser prorrogada por mais de 6 meses depois da data de expiração prevista, a menos que as Partes a aprovem. Quando tiver sido aprovada uma tarifa sem data de expiração e não haja sido apresentada e aprovada uma nova tarifa, aquela tarifa deverá ser mantida em vigor até que qualquer das Partes notifique, por iniciativa própria ou a pedido das empresas aéreas afetadas, que retira sua aprovação. Tal retirada de aprovação não deverá ocorrer com menos de trinta (30) dias de aviso.

10. As Partes deverão assegurar-se de que exista um mecanismo ativo e eficaz dentro de suas jurisdições para investigar as violações cometidas por qualquer empresa aérea, agência de venda de passagens e cargas, organizador de viagens turísticas ou expedidor de cargas, no que diz respeito às tarifas estabelecidas de acordo com este Artigo. Além disso, deverão assegurar-se de que a violação de tais tarifas é passível de punição impondo-se medidas dissuasivas de forma coerente e não discriminatória.

**Artigo 13**
**Salvaguardas**

1. As Partes concordam que as seguintes práticas das empresas aéreas podem considerar-se como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada;

b) as práticas em questão são continuadas em lugar de temporárias;

c) as práticas em questão afetam seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe significativo prejuízo;

d) as práticas em questão refletem uma aparente intenção ou têm o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e

e) comportamento indicando um abuso da posição dominante na rota.

2. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte consideram que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte podem constituir um comportamento competitivo desleal, de acordo com as práticas relacionadas no parágrafo 1, podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 18 (Consultas) a fim de resolver o problema. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas deverão ser iniciadas até trinta (30) dias após a solicitação.

3. Se as Partes não conseguirem resolver o problema mediante consultas, qualquer das Partes poderá invocar o mecanismo de solução de controvérsias, conforme o Artigo 19 (Solução de Controvérsias), para solucioná-lo.

**Artigo 14**
**Conversão de Divisas e Remessa de Receitas**

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

2. A conversão e a remessa de tais receitas deverão ser permitidas em conformidade com a legislação vigente, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

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

**Artigo 15**
**Atividades Comerciais**

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

2. Cada empresa aérea deverá ter 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 deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

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

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

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

a) cada Parte deverá conceder, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros

documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

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

**Artigo 16**
**Estatísticas**

As autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão proporcionar ou deverão fazer com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente necessárias, com o propósito de rever a capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

**Artigo 17**
**Aprovação de Horários**

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

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea deverá solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações deverão ser submetidas pelo menos quinze (15) dias antes da operação de tais voos.

**Artigo 18**
**Consultas**

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão realizar consultas periódicas entre elas, com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e do(s) seu(s) Anexo(s).

2. Cada Parte poderá solicitar por escrito a realização de consultas que deverão iniciar-se dentro de um período de sessenta (60) dias a contar da data de recebimento de tal solicitação, a menos que ambas as Partes concordem com a extensão desse período.

**Artigo 19**
**Solução de Controvérsias**

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança de Voo) e 12 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão, em primeiro lugar, buscar resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

**Artigo 20**
**Emendas**

1. Qualquer das Partes pode a qualquer tempo solicitar a realização de consultas com a outra Parte para emendar o presente Acordo ou seu(s) Anexo(s). Tais consultas deverão ser iniciadas dentro dos sessenta (60) dias da data de recebimento da solicitação.

2. Qualquer emenda deste Acordo acertada entre as Partes deverá entrar em vigor na data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

3. Qualquer emenda ao(s) Anexo(s) a este Acordo poderá ser acertada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e deverá entrar em vigor quando confirmada por troca de Notas diplomáticas.

**Artigo 21**
**Acordos Multilaterais**

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

**Artigo 22**
**Denúncia**

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação deverá ser feita simultaneamente à OACI. Em tal caso, este Acordo deverá ser encerrado doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Na falta de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação deverá ser considerada como recebida quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

**Artigo 23**
**Registro na OACI**

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território a assinatura do Acordo foi realizada.

**Artigo 24**
**Entrada em Vigor**

Este Acordo será aprovado conforme os requisitos constitucionais de cada Parte e entrará em vigor na data da troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Brasília, no dia 20 de janeiro de 2010, em duplicata, em português, árabe e inglês, sendo todos os três textos igualmente autênticos. Caso haja divergência de interpretação, deverá prevalecer o texto em inglês.

**PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Celso Amorim
Ministro das Relações Exteriores

**PELO GOVERNO DO ESTADO DO CATAR**

Khalid Bin Mohamed Al-Attya
Ministro de Estado da Cooperação Internacional e Ministro Interino de Negócios e Comércio do Catar

**ANEXO**

QUADRO DE ROTAS

As empresas aéreas designadas de cada Parte terão direito de realizar serviços aéreos entre pontos nas seguintes rotas:

A. Rotas a serem operadas pelas empresas designadas do Estado do Catar:

De: Pontos no Catar

Via: Pontos no Oriente Médio* e no continente africano* (exceto pontos na África do Sul)

Para: Quaisquer três pontos no Brasil, dois dos quais deverão ser nas regiões Norte e Nordeste

Além: Três pontos na América do Sul*

* os pontos mencionados acima poderão ser livremente selecionados pelas autoridades aeronáuticas do Estado do Catar (com a possibilidade de substituição de tais pontos) e deverão ser comunicados às autoridades aeronáuticas do Brasil antes do início de tais operações.

B. Rotas a serem operadas elas empresas aéreas designadas da República Federativa do Brasil:

De: Pontos no Brasil

Via: Pontos no Oriente Médio* e no continente africano* (exceto pontos na África do Sul)

Para: Doha

Além: Três pontos na Ásia*

* os pontos mencionados acima poderão ser livremente selecionados pelas autoridades aeronáuticas do Brasil (com a possibilidade de substituição de tais pontos) e deverão ser comunicados às autoridades aeronáuticas do Estado do Catar antes do início de tais operações.

NOTAS:

As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção, operar voos em qualquer ou em ambas as direções;

As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão omitir escalas em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem em um ponto do território da Parte que designa a empresa aérea;

É permitido o exercício dos direitos de tráfego de 5ª liberdade nos pontos intermediários e além estabelecidos acima; e

Quaisquer outros pontos intermediários e além, que não os acima estabelecidos, poderão ser operados pelas empresas aéreas designadas sem direitos de tráfego acessório.