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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Estado do Catar;
(doravante referidos como as "Partes")

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

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

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

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

a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e, no caso do Governo do Estado do Catar, o Ministério dos Transportes e Comunicações, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa com poderes para desempenhar as funções exercidas pelas referidas autoridades;

b) "Acordo" significa este Acordo, seu (s) Anexo (s), e quaisquer emendas decorrentes;

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

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

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) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos, excluídas as remunerações e condições para 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 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; e;

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;

j) "serviços acordados" e "rota especificadas" significam, respectivamente, serviços aéreos internacionais regulares e rotas especificadas no Anexo deste Acordo; e

k) "OACI" significa a Organização da Aviação Civil Internacional.

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 gozarão dos seguintes direitos:

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

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

c) o direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação, sem limitações quanto a frequências e materiais de voo que podem ser próprios, contratados ou fretados.

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

4. Nada no parágrafo 2 será considerado como concessão à empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.

Artigo 3
Designação e Autorização

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

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

a) a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte que 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 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

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

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

Artigo 4
Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

a) não haja prova de que a empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designa; ou

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

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

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

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

Artigo 5
Aplicação da Legislação Nacional

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

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

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

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

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

2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave que opera os serviços acordados, nas rotas especificadas permitiriam uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, as autoridades aeronáuticas da outra Parte podem pedir que se realizem consultas, de acordo com o Artigo 18 deste Acordo, com as autoridades aeronáuticas dessa Parte, com a finalidade de certificar-se de que a prática em questão é aceitável para eles. A falta de um acordo satisfatório constituirá motivo para a aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

Artigo 7
Segurança Operacional

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

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra, de maneira efetiva, padrões de segurança, nas áreas mencionadas no parágrafo 1 que satisfaçam as Normas estabelecidas à época, em conformidade com a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Doc 7300), a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que consideradas necessárias para adequação aos Padrões da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

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

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 os padrões mínimos estabelecidos naquele momento em conformidade com a Convenção, ou

b) sérias preocupações quanto à falta de manutenção e administração eficazes dos padrões mínimos de segurança operacional estabelecidos naquele momento em conformidade com a Convenção,

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

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

6. Qualquer ação de uma Parte, em conformidade com o disposto no parágrafo 5 do presente Artigo, será descontinuada tão logo a base para a tomada dessa ação deixe de existir.

7. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as Normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. Este também será 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 segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar 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, e os dispositivos de qualquer outra convenção e protocolos que se tornem obrigatórios para ambas as Partes.

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

3. As Partes, nas suas relações mútuas, agirão em conformidade com as disposições de segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições de segurança da aviação sejam aplicáveis a ambas as Partes; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas ou os operadores de aeronaves que tenham seu principal local de negócios ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos em seu território atuem em conformidade com os referidos dispositivos sobre segurança da aviação. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer momento, a imediata realização de consultas com a outra Parte, para discutir quaisquer diferenças em tais dispositivos.

4. Cada Parte concorda que aos operadores de aeronaves pode ser exigido que cumpram as disposições sobre a segurança da aviação referidas no Parágrafo 3 deste Artigo pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte.

5. 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.

6. 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.

7. Caso uma Parte tenha problemas com relação às disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

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 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 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 9
Tarifas Aeronáuticas

Qualquer tarifa que possa ser imposta ou autorizada a ser imposta por uma Parte, para o uso de aeroportos e instalações de navegação aérea pela aeronave da outra Parte, não será superior àquela que seria paga por sua aeronave nacional engajada em serviços aéreos internacionais regulares.

Artigo 10
Direitos Alfandegários

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

2. As isenções concedidas por este artigo aplicam-se aos itens referidos no parágrafo 1:

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

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

c) embarcados na aeronave da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e destinadas a serem utilizadas na operação dos serviços acordados, quer sejam ou não utilizadas ou consumidas totalmente no território da Parte que concede a isenção, desde que a propriedade de tais itens não seja transferida no território da Parte em questão.

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

Artigo 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do 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.

3. Cada Parte deverá minimizar os encargos administrativos dos requisitos e procedimentos de registro sobre empresas aéreas designadas da outra Parte e assegurar que tais encargos e procedimentos sejam aplicados de maneira não discriminatória.

Artigo 12
Tarifas

1. Os preços cobrados pelos serviços aéreos operados com base no Acordo poderão ser livremente estabelecidos e não estarão sujeitos a aprovação.

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

Artigo 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, mediante solicitação, sobre suas leis, políticas e práticas concorrenciais ou suas modificações e de quaisquer objetivos concretos a elas relacionados que possam afetar a operação de serviços de transporte aéreo abrangidos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua implementação.

2. As Partes deverão, na medida permitida por suas próprias leis e regulamentos, auxiliar as empresas aéreas umas nas outras, fornecendo orientação sobre a compatibilidade de qualquer prática de empresa aérea proposta com suas leis, políticas e práticas de concorrência.

3. As Partes notificar-se-ão reciprocamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas de concorrência e as questões relacionadas com a operação deste Acordo, devendo o processo de consulta previsto no Artigo 17 deste Acordo, se assim solicitado por qualquer das Partes, ser usado para determinar se existe um conflito e buscar formas de resolvê-lo ou minimizá-lo.

4. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo deverá:

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

(ii) reforçar os efeitos de qualquer acordo, decisão ou prática concertada; ou

(iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade de tomar medidas que impeçam, distorçam ou limitem a concorrência; ou

(iv) limitar a decisão das autoridades competentes das Partes, quanto a suas respectivas jurisdições e quanto ao seu direito aplicável.

Artigo 14
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

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

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

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

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

Artigo 15
Atividades Comerciais

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

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

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

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

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

a. Cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações necessárias de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares para os representantes e os funcionários mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e
b. ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam noventa (90) dias.

6. Não obstante qualquer disposição contida neste Artigo, o exercício dos direitos previstos neste Artigo deverá estar de acordo com as leis, regulamentos e regras nacionais aplicáveis, e as Partes estipularão que as leis, regulamentos e regras serão administradas de maneira não discriminatória e consistente com os propósitos do Acordo.

7. Cada empresa aérea designada terá o direito de efetuar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte ("self-handling") ou, à sua escolha, escolher entre agentes concorrentes para tais serviços, no todo ou em parte. Esses direitos estarão sujeitos apenas a restrições físicas resultantes de considerações de capacidade física e segurança dos aeroportos. Nos casos em que tais considerações impeçam o "self-handling", serviços em terra devem estar disponíveis, de forma não discriminatória, a todas as empresas aéreas designadas; os encargos serão baseados nos custos dos serviços prestados; e tais serviços devem ser comparáveis ao tipo e à qualidade dos serviços que estariam disponíveis se o "self-handling" fosse possível.

8. Sem prejuízo de qualquer outro dispositivo deste Acordo, as empresas aéreas e provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, inclusive de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, bem como transportar carga sob controle aduaneiro de acordo com as leis e os regulamentos aplicáveis. Tal carga, quer seja transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso às instalações e procedimentos alfandegários do aeroporto. As empresas aéreas designadas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos com um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos a erro com relação aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 16
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com que suas empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, estatísticas periódicas ou outras estatísticas que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 17
Registro de Horários

A empresa aérea designada de cada Parte deve atender os regulamentos para o registro de sua previsão de horários de voos junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte, bem como para qualquer modificação subsequente

Artigo 18
Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes devem consultar-se mutuamente. de tempos a tempos, com vistas a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e dos Quadros Anexos.

2. Qualquer das Partes poderá solicitar uma consulta por escrito, que terá início dentro de um período de sessenta (60) dias, a contar da data de recebimento do pedido, a menos que ambas as Partes concordem com uma prorrogação 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, exceto aquelas que possam surgir sob os Artigos 7 (Segurança Operacional) e 8 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes deverão, em primeiro lugar, tentar resolvê-la por meio de consultas e negociações.

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

3. Se as Partes não chegarem a um acordo por via diplomática, podem concordar em encaminhar a disputa para decisão a alguma pessoa ou órgão; caso não o acordem, a controvérsia, a pedido de qualquer das Partes, será submetida a decisão a um tribunal de 3 (três) árbitros, um a ser nomeado por cada Parte e o terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) 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 sessenta (60) 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 e atuará como Presidente do tribunal arbitral.

4. O custo do tribunal de arbitragem e quaisquer outros custos serão suportados em partes iguais pelas Partes.

5. As Partes cumprirão qualquer decisão tomada nos termos do Parágrafo (3) deste Artigo.

Artigo 20
Emendas

1. Cada uma das partes pode, a qualquer momento, solicitar consulta com a outra parte, com o propósito de alteração do presente Acordo ou dos seus Anexos. A referida consulta terá início dentro de um período de sessenta (60) dias, a partir da data de recebimento de tal pedido.

2. Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

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

Artigo 21
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo ao transporte aéreo entrar em vigor, em relação a ambas as Partes, o presente Acordo será alterado de modo a estar em conformidade com as disposições desse acordo multilateral.

Artigo 22
Denúncia

Qualquer das partes pode, a qualquer momento, notificar por escrito, por via diplomática, a outra parte, de sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o presente Acordo expirará doze (12) meses após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que o aviso de denúncia seja retirado por acordo antes do término desse período. Na ausência de aviso de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze (14) dias após seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23
Registro na OACI

O presente Acordo e quaisquer emendas subsequentes ao mesmo serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24
Entrada em Vigor

Este Acordo será aprovado de acordo com os requisitos constitucionais no país de cada Parte e entrará em vigor em data de troca de notas diplomáticas pelas Partes, indicando que todos os procedimentos legais internos necessários foram concluídos por ambas as Partes.

EM TESTEMUNHO DE QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados com este fim por seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Doha, aos vinte e oito dias de outubro de 2019 em duplicata, nas línguas portuguesa, árabe e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de interpretação divergente, o texto em inglês prevalecerá.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil	Pelo Governo do Estado do Catar
Ernesto Araújo	**Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti**
Ministro de Estado das Relações Exteriores	Ministro dos Transportes e Comunicações

ANEXO

Quadro de Rotas

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

Pontos de Partida	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Catar	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos de Partida	Pontos Intermediários	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Catar	Quaisquer pontos

Notas:

1. Ao operar um serviço acordado em uma rota específica, a empresa ou as empresas aéreas designadas por cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos e a critério de cada empresa aérea:

a) operar voos em uma ou ambas as direções;

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

c) omitir escalas em qualquer ponto ou quaisquer pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea; e

d) transferir o tráfego de qualquer aeronave para qualquer outra aeronave, em qualquer ponto das rotas; sem limitação direcional ou geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego que seja admissível sob este Contrato.

2. A(s) empresas(s) aérea(s) designada(s) de qualquer das Partes, em qualquer ou todos os voos, podem exercer direitos de tráfego de quinta liberdade, em qualquer dos pontos intermédios e / ou além.

3. Com referência ao parágrafo 2 acima, para pontos na Europa Ocidental, o exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade para passageiros / serviços mistos deve estar em conformidade com o número de frequências acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.