ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO ESTADO DO KUAITE SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Estado do Kuaite
(doravante denominados "Partes"),

Sendo partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional; e

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

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

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

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); no caso do estado do Kuaite, a Direção Geral de Aviação Civil; ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas referidas autoridades;

b) "Acordo" significa este Acordo, bem como quaisquer anexos e emendas a ele;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos no âmbito deste Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidos em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um período específico, 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 deste Acordo;

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

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; 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.

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 acordado entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

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

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado entre as 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 empresas aéreas de cada Parte que não as designadas com base no Artigo 3 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, 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 terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte, por via diplomática, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados, bem como de revogar ou alterar essa designação.

2. Ao receber a designação referida no parágrafo 1 deste Artigo e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos para a autorização de operação, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea seja 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 e no Artigo 8 deste Acordo; e

d) 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.

3. Ao receber a autorização de operação referida no parágrafo 2 deste Artigo, uma empresa aérea designada pode, a qualquer momento, começar a operar os serviços acordados para os quais tenha sido 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 terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, nos seguintes casos:

a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou;

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 e no Artigo 8 deste Acordo; e

d) a 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. 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 reunião de consulta com a outra Parte. Tal consulta ocorrerá antes de expirar o prazo de trinta (30) dias a partir da data da solicitação por uma Parte, salvo entendimento diverso entre as Partes.

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais ou à operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território serão aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte.

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

3. Nenhuma das Partes dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, no que se refere à 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 controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte, e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços previstos no presente Acordo, desde que os requisitos para que tais certificados ou licenças fossem emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que são ou podem ser estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas ou convalidadas aos seus próprios nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

2. Se os privilégios ou condição das licenças ou dos certificados mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, emitidos pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresas aéreas designadas, ou relativos a uma aeronave operando os serviços acordados nas rotas especificadas, permitirem diferença dos requisitos estabelecidos pela Convenção, e se essa diferença tiver sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a Autoridade Aeronáutica da outra Parte poderá pedir que se realizem consultas, conforme o Artigo 20 deste Acordo, com as Autoridades Aeronáuticas daquela Parte, a fim de que se certifique de que a prática em questão é aceitável para as Autoridades Aeronáuticas.. Não sendo alcançado acordo satisfatório, estarão constituídas as condições para a aplicação do Artigo 4 do presente Acordo.

Artigo 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre normas de segurança operacional aplicadas a quaisquer aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou suas operações aprovadas pela outra Parte. Tais consultas serão realizadas dentro de trinta (30) 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 requisitos de segurança relativos a quaisquer aspectos, de tal forma que sejam pelo menos iguais às normas mínimas estabelecidas à época, em conformidade com a Convenção, a primeira Parte notificará a outra Parte de tais conclusões e medidas consideradas necessárias para cumprir aquelas normas mínimas, e a outra Parte tomará as medidas corretivas apropriadas. Caso a outra Parte não adote as medidas apropriadas em prazo de quinze (15) dias ou em um período mais longo acordado, estarão constituídos os fundamentos para aplicação do Artigo 4 deste Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por empresa ou empresas aéreas de uma Parte, em serviços para o território da outra Parte ou dele originados, poderá, enquanto essa aeronave estiver 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 a validade da documentação da aeronave e da sua tripulação de voo, e as condições da aeronave e seus equipamentos (no presente Artigo denominada "inspeção de rampa"), desde que isto não provoque atrasos desarrazoados.

4. Se qualquer inspeção ou série de inspeções de rampa der motivo para:

a) sérias preocupações de que uma aeronave ou o funcionamento de uma aeronave não cumprem com as normas mínimas estabelecidas, à época, em conformidade com a Convenção; ou

b) sérias preocupações de que existe uma falta de manutenção e administração das normas de segurança estabelecidas, à época, em conformidade com a Convenção;

a Parte que procede à inspeção, para os propósitos do Artigo 33 da Convenção, estará livre para concluir que os requisitos segundo os quais foram emitidos ou tornados válidos o certificado ou as licenças em relação à aeronave ou aos tripulantes da aeronave não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos nos termos da Convenção, ou concluir que as condições sob as quais a aeronave é operada não são iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

5. No caso em que o acesso para a realização de uma inspeção em uma aeronave operada por empresa aérea ou empresas aéreas de uma Parte, em conformidade com o parágrafo 3 do presente Artigo, seja negado pelo representante dessa empresa, a outra Parte estará livre para inferir que existem sérias preocupações do tipo mencionado no parágrafo 4 do presente Artigo e para tirar as conclusões referidas no mesmo parágrafo.

6. Cada Parte se reserva o direito de suspender ou alterar a autorização de funcionamento de uma empresa aérea da outra Parte, imediatamente, no caso de a primeira Parte concluir, seja por meio do resultado de uma inspeção, de uma série de inspeções, em razão da recusa de acesso para inspeção de rampa, por consulta, ou por outra causa, que a ação imediata é essencial para a segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer ação de uma Parte, em conformidade com os parágrafos 2 ou 6 do presente Artigo, será interrompida uma vez que o motivo que conduziu à sua adoção deixe de existir.

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

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

4. Cada Parte concorda que aos operadores de aeronaves referidos neste Artigo 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.

5. Cada Parte assegurará 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, 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. Cada Parte terá o direito, dentro dos sessenta (60) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que para ele sigam. 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. Todas as avaliações estarão cobertas por um acordo confidencial específico.

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 começo das consultas, estará constituído 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.

9. Cada Parte adotará as medidas, conforme seja possível, para assegurar que uma aeronave sujeita a um ato de apoderamento ilícito ou a outros atos de interferência ilícita, que tenha aterrissado no seu território, seja retida em solo, a menos que sua partida seja necessária em virtude do imperioso dever de proteger a vida humana. Sempre que possível, essas medidas serão tomadas com base em consultas mútuas.

Artigo 9
Tarifas Aeronáuticas

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

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

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, 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 daquela outra Parte, que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1 deste Artigo:

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

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, poderão ser descarregados no território da outra Parte somente 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
Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo as duas Partes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 12
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, a frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto se requeridos por motivos alfandegários, técnicos, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 13
Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente, sem estar sujeitos a aprovação.

2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte para e desde seu território.

Artigo 14
Concorrência

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

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

3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 15
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas 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 desobriga 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 caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 16
Atividades Comerciais

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

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

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

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

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

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

Artigo 17
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, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 18
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes do início de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será 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 horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos quinze (15) dias antes da operação de tais voos.

Artigo 19
Proteção do Meio Ambiente

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente fomentando o desenvolvimento sustentável da aviação. Com respeito às operações entre seus respectivos territórios, as Partes acordam cumprir as normas e práticas recomendadas pelo Anexo 16 da OACI (SARPs) e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

Artigo 20
Consultas

1. Sempre que necessário, devem ser mantidas trocas de correspondência, entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes, a fim de alcançar uma cooperação mais estreita e concordância sobre todas as matérias relativas à aplicação do presente Acordo.

2. Cada uma das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas com a outra Parte, com a finalidade de alteração deste Acordo ou revisão de qualquer provisão operacional. Essas consultas terão início dentro de um período de sessenta (60) dias a contar da data de recebimento do pedido.

Artigo 21
Solução de Controvérsias

1. Em caso de quaisquer controvérsias entre as Partes relativas à interpretação ou à implementação deste Acordo, com exceção das que possam surgir no âmbito dos Artigos 7 e 8 deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes envidarão esforços para resolvê-las por meio de consultas e negociação.

2. Caso as Partes falhem na negociação referida no parágrafo 1 deste Artigo, a controvérsia será resolvida por via diplomática.

Artigo 22
Emendas

Qualquer emenda a este Acordo será acordada entre as Partes e entrará em vigor na data da segunda nota diplomática pela qual uma Parte informa a outra do cumprimento de seus requisitos internos para a entrada em vigor da emenda.

Artigo 23
Acordos Multilaterais

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

Artigo 24
Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar à outra, por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. A notificação será feita simultaneamente à OACI. A denúncia surtirá efeito à meia-noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído esse prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida catorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 25
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado, ou conforme o acertado entre as Partes.

Artigo 26
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática em que uma Parte informa a outra do cumprimento de seus requisitos internos para a entrada em vigor deste Acordo.

Em testemunho do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, firmaram o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 22 de julho de 2010, em dois exemplares originais, em português, árabe e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro, interino, das
Relações Exteriores

PELO GOVERNO DO ESTADO DO KUAITE

Khaled Suleiman Al-Jarallah
Subsecretário dos Negócios Estrangeiros

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the State of Kuwait
(hereinafter referred to as the "Parties"),

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a) "Aeronautical authority" means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); in the case of the State of Kuwait the Directorate General of Civil Aviation; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

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

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

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

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

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

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

h) "User charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their flight crews, passengers and cargo; and

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

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

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

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

c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) other rights specified in this Agreement.

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

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

Article 3
Designation and Authorization

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

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

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

b) effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Party designating the airline;

c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 and Article 8 of this Agreement; and

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

3. Upon receipt of the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:

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

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

c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 and Article 8of this Agreement; or

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

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

Article 5
Application of Laws

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

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

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

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

Article 6
Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Party or by any other State.

2. If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in paragraph 1of this Article above, issued by the Aeronautical Authorities of one Party to any person or designated airline(s) or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and

which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Party may request consultations in accordance with Article 20 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Safety

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

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

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its flight crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

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

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

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

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

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

Article 8
Aviation Security

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

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

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

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party.

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

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

7. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously. All assessments shall be covered by a specific confidential agreement.

8. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

9. Each Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 9
User Charges

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

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

Article 10
Customs Duties

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11
Taxation

1. Capital represented by aircraft operated in international air services by a designated airline shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of the airline is situated.

2. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international air services as well as goods and services supplied to it shall be taxable according to the law of each Party, which shall endeavor to conclude a special agreement for the avoidance of double taxation.

Article 12
Capacity

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

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

Article 13
Pricing

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

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

Article 14
Competition

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

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

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between companies, decisions by associations of companies or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

Article 15
Currency Conversion and Remittance of Earnings

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

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

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

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

Article 16
Commercial Activities

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

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

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

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

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

a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article 17
Statistics

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

Article 18
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least forty-five (45) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 19
Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

Article 20
Consultations

1. Exchange of views shall take place as needed between the Aeronautical Authorities of both Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

2. Each Party may at any time request consultations with the other Party for the purpose of amending this Agreement or reviewing any operational provision. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request.

Article 21
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement except those that may arise under Articles 7 and 8, the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

Article 22
Amendments

Any amendment to this Agreement agreed upon by both Parties shall enter into force on the date of the second diplomatic note, by which one Party informs the other of the fulfillment of its internal requirements for the entry into force of the amendment.

Article 23
Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force for both Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Article 24
Termination

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

Article 25
Registration with ICAO

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

Article 26
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done at Brasilia, on the 22nd of July, 2010, in duplicate, in Portuguese, Arabic and in English, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Antonio de Aguiar Patriota
Minister of External Relations
ad interim

FOR THE GOVERNMENT OF
THE STATE OF KUWAIT

Khaled Suleiman Al-Jarallah
Undersecretary of the Ministry
of Foreign Affairs

اتفـاق خدمـات جويـة
بين
حكومـة جمهورية البرازيل الاتحادية
و
حكومـة دولـة الكويـت

إن وحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة دولة الكويت المسميتان فيما بعد المتعاقدين ،

وكونهما أعضاء في معاهدة الطيران المدني الدولي والاتفاق الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944،

ورغبة منهما في عقد اتفاق بغرض تأسيس وتشغيل خدمات جوية ما بين وفيما وراء أراضيهما

قد اتفقتا على ما يلي :

المادة 1
التعاريـــف
فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق وما لم يقتض سياق النص معنى آخر :-

أ) "سلطات الطيران" تعنى ، بالنسبة لجمهورية البرازيل الاتحادية ، سلطات الطيران المدني ممثلة من قبل وكالة الطيران المدني الوطنية , وبالنسبة لدولة الكويت ، الإدارة العامة للطيران المدني ، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات حالياً.

ب) "الاتفاق" يعني هذه الإتفاقية ، وأي ملحق مرفق بها وأي تعديلات يتم إدخالها.

ج) "السعة" تعنى قدر الخدمات وفقاً لهذه الاتفاقية ، تقاس عادة بعدد تردد الرحلات أو بالمقاعد أو بالطن للشحنات المطروحة في السوق (للدول المشتركة ، أو دولة إلى دولة) أو على الطرق بفترة محددة ، على سبيل المثال يومياً ، أسبوعياً ، موسمياً أو سنوياً;

د) "المعاهدة" تعنى معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 بما في ذلك أي ملحق أقر تحت المـــادة (90) من هذه المعاهدة وأي تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة وفقا للمادتين (90) و (94) طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد دخلت حيز النفاذ للطرفين المتعاقدين.

هـ) "مؤسسة نقل جوى معينة" تعني أي مؤسسة نقل جوي تم تعينها والتصريح لها طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق.

و) "السعر" ويعنى أي سعر أو معدل أو رسم التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع و/أو الشحن ، باستثناء البريد ، وأي تتضمن أي نوع من النقل التي تفرضها شركات الطيران ووكلائهم والظروف التي تتحكم في هذه الأسعار ، الأجور والرسوم.

ز) "الاقليم" تعني بالنسبة للدولة تفسيرها بالمعنى في المادة (2) من المعاهدة.

ح) "أجور المستخدمين" تعني الأجر الذي يطبق على مؤسسات النقل الجوي نظير استخدامها لمرافق أو تسهيلات المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران.

ط) "خدمة جوية" ، "خدمة جوية دولية" ، "مؤسسة نقل جوي" و "هبوط لأغراض غير تجارية" لأغراض هذا الاتفاق ، تفسر كلها بالمعاني المحددة لها في المادتين (2) و (96) من المعاهدة.

المادة 2

منح الحقوق والامتيازات

1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لتمكين مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوى المعينة من قبله من إنشاء وتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في القسم الخاص بها في الجدول المتفق عليه من قبل سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين.

2) مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق تتمتع مؤسسة(مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد عند تشغيلها خدمة متفق عليها على طريق محدد بالامتيازات التالية :-
أ) الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر ،
ب) التوقف لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور ، و
ج) التوقف في الإقليم المذكور في نقطة أو نقاط محددة في جدول الطرق مجتمعة وموافق عليها
د) حقوق أخرى مذكورة في الاتفاقية.

3) مؤسسات النقل الجوي لكلا الطرفين المتعاقدين ، غير الذين تم تعيينهم بموجب المادة (3) في هذه الاتفاقية ، سوف تتمتع بالامتيازات المذكورة في الفقرة (2) أ و ب من هذه المادة.

4) ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أخذ ركاب، الحقائب ، وبضائع وبريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقلهم إلى نقطة أخري فيه مقابل مكافأة أو أجر.

المادة 3

التعيين والتصريح

1) لكل طرف متعاقد الحق في تعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي كتابة للطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة عبر القنوات الدبلوماسية وسحب أو تعديل هذا التعيين.

2) عند بدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها من قبل مؤسسات النقل الجوي ، حسب تصريح التشغيل ، على كلا الطرفين المتعاقدين منح تصريح التشغيل بأقصر وقت ممكن بشرط :
أ) أن يتم تأسيس مؤسسة الطيران المعينة في اقليم الطرف المتعاقد المعين لها;

ب) أن يكون هنالك تحكم فعلي بشكل منتظم على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد المعين لهذه المؤسسة.
ج) يطبق الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي الأحكام المذكورة في المادة (7) والمادة (8) من هذه الاتفاقية ; و
د) يجب أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤهلة لتحقيق أية شروط مفروضة من القوانين والأحكام المطبقة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

3) عند استلام تصريح التشغيل المذكور في الفقرة (2) من هذه المادة ، يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة بدأ تشغيل خدمات النقل الجوي في أي وقت ، بشرط تطبيق المؤسسة للأحكام هذه الاتفاقية.

المادة 4

الإلغاء والتقييد وفرض الشروط

1) يحق لسلطات الطيران المدني لكل طرف متعاقد وقف التصريح المذكور في المادة (3) في هذه الاتفاقية مع احترام مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر ، و إلغاء ، تقييد أو فرض الشروط على هذا التصريح ، مؤقتاً أو دائماً حسب الحدث:

أ) في حالة عدم الإرضاء عند تأسيس مؤسسة النقل الجوي في اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة ; أو
ب) في حالة عدم ممارسة التحكم وفرض الأحكام على مؤسسة النقل الجوي والمحافظة عليها من قبل الطرف المتعاقد المعين لهذه المؤسسة ; أو
ج) في حالة فشل الطرف المتعاقد المعين للمؤسسة بتطبيق الأحكام المذكورة في المادة (7) والمادة (8) من هذه الاتفاقية; أو
د) في حالة فشل تأهيل المؤسسة المعينة لتطبيق القوانين و الأحكام المطبقه عادة عند تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يقبل التعيين.

2) ما لم يكن الإيقاف الفوري عن العمل أو فرض الشروط المذكور في الفقرة (1) من الاتفاقية ضروريا لمنع الاستمرار في انتهاك القوانين واللوائح ، أو أحكام هذه الاتفاقية ، هذا الحق يمكن ممارسته فقط في حال مشاورة الطرف الآخر. هذه المشاورات يجب أن تعقد قبل انتهاء موعد الطلب من الطرف الآخر ب 30 يوم، إلا في حالة تراضي الطرفان.

المادة 5

تطبيق القوانين

1) تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول والتواجد والخروج من اقليمه لطائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أو لعمليات الطائرة وملاحتها أثناء تواجدها في نطاق اقليمه على الطائرات التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

2) تطبق القوانين واللوائح والأنظمة السارية المفعول لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالدخول والخروج من إقليمه بالنسبة للركاب والأطقم والبضائع والبريد الذي على الطائرة (مثل الأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي) على ركاب وأطقم وبضائع وبريد الطائرات التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول.

3) يجب عدم تقديم الأفضلية من قبل الطرفين المتعاقدين لمؤسسته أو مؤسسة نقل جوي أخرى على حساب مؤسسة طيران أخرى لطرف متعاقد آخر في خدمات نقل دولية أخرى عند تطبيق الهجرة ، الرسوم ، الحجر الصحي و أحكام أخرى.

4) تخضع حركة الترانزيت من ركاب وأمتعة وبضائع وبريد العابرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لإجراءات مبسطة من قبل أجهزة الجمارك و/أو الهجرة. وتعفى الأمتعة والشحنات والبريد في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأي رسوم وفرائض وطنية أخرى.

المادة 6
شهادات صلاحية الطيران

1) شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، وما زالت سارية المفعول ، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات الجوية التي يتيحها هذا الاتفاق ، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقا للمعاهدة. وبالرغم من ذلك ، يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه أو بواسطة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض الطيران فوق اقليمه.

2) إذا ما أصدرت سلطات الطيران المدني في طرف متعاقد ترخيصاً لأي شخص أو مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة يتضمن الحقوق والشروط المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة فيما يتعلق بطائرة تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وكانت هذه الحقوق أو الشروط مسجلة لدى منظمة الطيران المدني الدولي ولكنها تسمح بوجود اختلاف عن المعايير المقررة موجب المعاهدة ، فإن لسلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب اجراء مشاورات مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الأول وفقاً لأحكام المادة (16) من هذا الاتفاق بهدف الوصول إلى قناعة بأن تلك الحقوق والشروط مقبوله لديهم. وعند الاخفاق في التوصل إلى اتفاق مرضي فإن ذلك سوف يشكل أساساً لإعمال أحكام المادة (4) من هذا الاتفاق.

المادة 7
السلامة

1) يجوز لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقم الطائرات والطائرات أو عملهما. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2) إذا ما اكتشف أحد الطرفين المتعاقدين ، بعد هذه المشاورات ، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ أو لا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة ، فإن الطرف المتعاقد الأول يقوم باخطار الطرف المتعاقد الآخر حول ما اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الاجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الاجراءات خلال خمس عشر (15) يوماً أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (4) من هذا الاتفاق.

3) على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (33) من المعاهدة ، فقد تم الاتفاق على أنه عند تواجد طائرة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد اخضاع الطائرة للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (وتسمى في هذه المادة "تفتيش الساحة") على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير اقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.

4) إذا ما أسفر تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة عن :

أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة وقت اجراء التفتيش ، أو

ب) قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة بموجب المعاهدة وقت اجراء التفتيش ،

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش بموجب المادة (33) من المعاهدة ، الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم تشغيل الطائرة أو تم بموجبها اصدار أو اعتبار أن الشهادات والتراخيص لتلك الطائرة أو طاقمها صالحة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

5) في حال إذا ما رفض ممثلي مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منح الإذن باجراء تفتيش الساحة على طائرة تابعة لهم وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة (3) من هذه المادة فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلقاً جدياً كما هو مشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة ، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

6) بناءً على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أوعدة مرات من تفتيش الساحة أو رفض السماح باجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم اجراؤها ، فإن كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً إذا ما استنتج أن هذا الاجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.

7) يتوقف أي اجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين (2) و (6) إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الاجراء.

المادة 8
أمـن الطيـران

1) يؤكد الطرفان المتعاقدان ، تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ، يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقا لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م ، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م ، والبروتوكول المكمل له بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني ، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م ، معاهدة المتفجرات البلاستيكية بغرض الاكتشاف ، الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991 ، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2) يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3) يتصرف الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقا لأحكام الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة وذلك إلى الحد المطبق من أحكام الأمن هذه لدى الطرفين المتعاقدين. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ، وكذلك

مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقا لهذه الأحكام. يجب على كل طرف متعاقد ابلاغ الطرف الآخر بأي تغييرات في أحكامه وممارساته المحلية ومقاييس الأمن للملاحق. يمكن لكلا الطرفين طلب مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشة أية تغييرات حدثت.

4) يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز إلزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة ، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه.

5) وعلى كل طرف متعاقد أن يضمن اتخاذ إجراءات كافية ومطبقة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأطقم والأغراض الشخصية التي يحملونها والأمتعة والشحنات ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الرعاية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

6) عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضها البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة ، لتقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر.

7) يحق لسطات الطيران لكلا الطرفين طلب تقدير للاجراءات الأمنية المتبعة أو التي سيتم اتباعها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك خلال 60 يوم ، من قبل مشغلي الطائرات بالنسبة للرحلات القادمة من \ والمغادرة إلى اقليم الطرف المتعاقد الأول. الترتيبات الإدارية لتقدير هذه الإجراءات يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران ويتم تطبيقها بدون أي تأخير وذلك لضمان تقدير هذه الإجراءات بدقة ، كل الإجراءات يتم وضعها و اخفائها في اتفاقية سرية.

8) إذا ما كان لدى أحد الطرفين المتعاقدين أدلة معقولة أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ أو لا يلتزم بأحكام هذه المادة ، يمكن للطرف المتعاقد الأول طلب المشاورات. يمكن بدأ هذه المشاورات خلال 15 يوم من استلام هذا الطلب من كلا الطرفين. عند الفشل في الوصول لاتفاق متبادل خلال 15 يوم منذ بدأ المشاورات سوف تطبق مادة وقف وإلغاء وتقييد وفرض الشروط على تشغيل مؤسسة (مؤسسات) الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر. عند التبرير بظرف طارىء ، أو لمنع استمرارية عدم التقييد بأحكام هذه المادة ، يمكن للطرف الأول اتخاذ التصرف اللازم في أي وقت.

9) يمكن لكلا الطرفين اتخاذ هذه الاجراءات في حال يمكن ممارستها ، لضمان حجز الطائرة المعرضة لأفعال الاستيلاء وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي هبطت في اقليمها على أرض المطار ، إلا في حال ضرورة مغادرتها وذلك لواجب تقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر. عند امكانية ممارسة هذه الإجراءات ، تكون هذه الإجراءات مبنية على المشاورات المتبادلة.

المادة 9

رسوم الانتفاع

1) يجب ألا تزيد الرسوم التي تفرض في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لقاء استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى عن تلك المفروضة على طائرات مؤسسة النقل الجوي الوطنية العاملة في خدمات جوية دولية مماثلة.

2) يجب على كلا الطرفين تشجيع المشاورات على رسوم المطارات بين السلطات و مؤسسات الطيران المنافسة لها التي تقوم باستخدام الخدمات والتسهيلات المتوفرة ، والتي تمارسها عبر تمثيل منظمات مؤسسات الطيران. ويجب تقديم أية اقتراحات حول الملاحظات بأي تغيير في رسوم المطارات للمستخدمين لتمكينهم من ابداء وجهات نظرهم قبل عمل التعديلات. وأيضاً يجب التشجيع من قبل كلا الطرفين لسلطات مؤسساتهم المنافسة و المستخدمين بتبادل المعلومات المناسبة حول رسوم المطارات.

المادة 10

الرسوم الجمركية

1) تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة وقطع الغيار وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزانات الطائرة (التي تحتوي على الأطعمة والمشروبات والسجائر) الموجودة على متنها من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية فرائض أو ضرائب أخرى عند وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى وقت رحيلها بها. وتعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية رسوم أو ضرائب أخرى الممتلكات المنقولة الخاصة بمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مثل المعدات المكتبية ، السيارات ، القرطاسية ، وثائق السفر بما في ذلك تذاكر السفر ، وبوالص الشحن ومواد الدعاية والهدايا التي يتم ادخالها إلى اقليم الطرف المتعاقد الآخر

2) تعفى تجهيزات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة وخزانات الطائرة التي يتم إدخالها إقليم كل طرف متعاقد بواسطة أو نيابة عن مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو تزود بها الطائرة التي تشغلها هذه المؤسسة (المؤسسات) لغرض استخدامها في تشغيلها لخدمات جوية دولية من كافة الرسوم والفرائض الوطنية بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو كانت هذه التجهيزات سوف تستخدم في جزء من رحلاتها فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تتزود الطائرة فيه بهذه التجهيزات. ويمكن طلب إبقاء المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف أو رقابة سلطات الجمارك.

3) يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة وقطع الغيار وخزانات الطائرة وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم الموجودة على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الإقليم ، ولهذه السلطات أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقا لأنظمة الجمارك.

المادة 11

الضرائب

1) تخضع الأرباح من تشغيل الطائرات التابعة لشركة طيران معينة في الحركة الدولية للضريبة فقط في اقليم الطرف الذي يقع في مكان الإدارة الفعلية لشركة الطيران هذه.

2) تخضع الأرباح من تشغيل الطائرات لشركات الطيران في الحركة الجوية الدولية وكذا الممتلكات المنقولة والخدمات المتعلقة بها للضرائب طبقاً لقوانين كل طرف متعاقد ، والتي تسهل إبرام اتفاقية خاصة بتجنب الإزدواج الضريبي.

المادة 12
أحكام السعة

1) على الطرفان المتعاقدان السماح لكل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي تحديد السعة والتردد لخدمات النقل الجوي التي تقدمها بناءً على احتياجات السوق.

2) يمتنع كل طرف من جانبه عن الحد من حجم الحركة الجوية أو تواترها أو انتظام خطوطها أو طرز الطائرات التي تشغلها شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر ، باستثناء ما تقضي به الجمارك والأسباب الفنية أوالتشغيلية أو البينية في ظل ظروف موحدة بما يتفق وأحكام المادة الخامسة عشر من الاتفاقية.

المادة 13
الأحكام المالية

1) الأسعار المفروضة على الخدمات الجوية في هذه الاتفاقية يمكن إنشائها بحرية ودون الحاجة للموافقة عليها.

2) يمكن لسلطات الطيران لكلا الطرفين طلب اعلامها أو تقديم الأسعار بالنسبة للمواصلات من وإلى اقليميهما من شركات الطيران المعينة.

المادة 14
المنافسة

1) يجب على كلا الطرفين ابلاغ بعضهم البعض عن قوانين ، سياسات ، ممارسات و التغييرات في المنافسة ، وأي هدف محدد منها ، والذي يمكن أن يؤثر على تشغيل خدمات النقل الجوي في هذه الاتفاقية ، ويجب التعريف بالسلطات المسؤولة عن تطبيقهم للمنافسة.

2) يجب على الطرفين اخطار بعضهم البعض في حال وجود عدم اتفاق أو وجه شبه بين طريقة تطبيق قوانين وسياسات و ممارسات المنافسة والأمور المتعلقة بالتشغيل بهذه الاتفاقية.

3) على الرغم من أي أحكام أخرى على العكس ، لا يوجد في هذه الاتفاقية ما : (أ) يطلب أو يفضل تبني الاتفاقيات بين الشركات والقرارات من قبل الشركات أو الممارسات التي تمنع أو تدمر المنافسة. (ب) دعم التأثيرات لأي من الترتيبات ، القرارات والممارسات. (ج) ندب مسؤولية أخذ التقديرات التي تمنع وتدمر و تقيد المنافسة لمشغلين الاقتصاد الخاص.

المادة 15
تبديل العملات وتحويل الإيرادات

1) يسمح كل طرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر بأن تبدل وتحول الى الخارج الى الدولة التي تختارها وبناء على طلبها جميع الايرادات المحلية التي حصلتها من بيع خدمات النقل الجوي ومن الأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي وذلك لما يزيد عن المبالغ التي صرفت على المستوى المحلي ، مع السماح على وجه السرعة بالتبديل والتحويل دون قيود، ودون تمييز ولا ضرائب فيما يتعلق بتلك التحويلات على أن يسري سعر الصرف الذي ينطبق اعتبارا من تاريخ طلب التبديل والتحويل.

2) يسمح بالتبديل وتحويل الإيرادات لهذه العائدات في حال توافقها مع القوانين والأحكام المطبقة ، ولا تكون عرضة لأية تغييرات أو ضرائب إدارية باستثناء تلك التي تكون من قبل البنوك وذلك لتبديل وتحويل تلك الإيرادات.

3) أحكام هذه المادة لا تعفي شركات الطيران لكلا الطرفين من واجباتهم والضرائب و المساهمات التي تتعرض لها.

4) إذا كان هنالك اتفاق خاصة بين الطرفين لتفادي الإزدواج الضريبي ، أو اتفاق خاص ينظم تحويل الإيرادات بين الطرفين ، هذه الاتفاقيات تسود.

المادة 16

التمثيل الفني والتجاري

1) يمنح كل طرف شركات الطيران التابعة للطرف الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية وما يرتبط بها من منتجات في أراضيه (مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين تختارهم شركة الطيران) ، بما في ذلك حق تأسيس مكاتب لهم في المناطق التي يخدمونها والمناطق التي لا يخدمونها.

2) يكون لكل شركة طيران الحق في بيع خدمة النقل بعملة ذلك الاقليم أو حسب ما لها من سلطة تقديرية، بعملات قابلة للتحويل بحرية صادرة عن بلدان أخرى ويحق لأي شخص اشتراء خدمة النقل تلك بالعملات التي تقبلها شركة الطيران المذكورة.

3) طبقا للقوانين واللوائح التي تتعلق بالدخول والإقامة والتوظيف لدى الطرف المتعاقد الآخر فإنه يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفي عمليات وغيرهم من الكوادر المتخصصة اللازمة لتقديم الخدمات الجوية.

4) متطلبات العاملين هذه ، باختيار مؤسسة (مؤسسات) الطيران للطرف المتعاقد ، تكون بارضاء موظفينها أو عن طريق استخدام خدمات أخرى للمنظمة أو الشركة أو شركة الطيران التي تقوم بالتشغيل في اقليم الطرف المتعاقد الآخر و مصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات لشركات الطيران الأخرى.

5) الممثلين والعاملين يجب أن يخضعو للقوانين والأحكام للطرف المتعاقد الآخر ، وتوافقاً مع هذه القوانين والأحكام :
أ) يمكن لكلا الطرفين ، استناداً لمبدأ الأولوية وبأقل مدة زمنية ، منح تصاريح التوظف الضرورية ، وفيزا للزوار وأي أوراق مشابهه للممثلين والعاملين المذكورين في الفقرة 3 من هذه المادة و:
ب) يجب على كلا الطرفين تسهيل وتعجيل متطلبات تصاريح التوظيف للعاملين الذين يؤدون وظائف مؤقتة لا تتعدى 90 يوم.

المادة 17

البيانات والإحصائيات

على سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تزود عند الطلب سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالإحصائيات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى التي قد تحتاج إليها بصورة معقولة.

المادة 18
اعتماد جداول التشغيل

1) شركة الطيران المعينة التابعة لكل من الطرفين يجب ان تقدم جداول رحلاتها للحصول على الموافقة وذلك الى سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر قبل تشغيل الخطوط المتفق عليها ب خمس وأربعون (45) يوما على الأقل وينطبق نفس الاجراء على أي تعديل للجداول.

2) وبالنسبة للرحلات التكميلية التي ترغب شركة الطيران المعينة التابعة لأحد الطرفين في تشغيلها على الخطوط المتفق عليها خارج الجدول الزمني المشمول بالموافقة، يجب أن تطلب شركة الطيران تلك اذنا مسبقا من سلطات طيران الطرف الآخر .وتقدم تلك الطلبات عادة قبل حلول موعد تشغيل تلك الرحلات ب خمس عشر (15) يوماً على الأقل.

المادة 19
حماية البيئة

يؤيد الطرفان ضرورة حماية البيئة بالنهوض بالتنمية المستدامة في مجال الطيران .ويوافق الطرفان فيما يتعلق بعمليات التشغيل فيما بين اقليميهما على الامتثال لقواعد الايكاو القياسية وأساليب عملها الموصى بها الواردة في الملحق السادس عشر وسياسة وارشادات الايكاو القائمة بشأن حماية البيئة.

المادة 20
المشاورات

1) تحقيقا للتعاون الوثيق والاتفاق على كل الأمور المتعلقة بتطبيق هذا الاتفاق ، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بتبادل وجهات النظر فيما بينها عند الحاجة.

2) يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذا الاتفاق أو الجدول . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم مثل هذا الطلب.

المادة 21
تسوية الخلافات

1) في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق (ما عدا تلك المنازعات التي تنشأ بموجب المادة 7 (السلامة) والمادة 8 (أمن الطيران) ، يسعى الطرفان في المقام الأول الى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضة.

2) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات وجب عليهما إحالة موضوع الخلاف عن طريق القنوات الدبلوماسية.

المادة 22
التعديلات

تسري أية تعديلات على هذا الاتفاق يوافق عليها الطرفان عندما يتم تأكيدها عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية. توضح بأن كل الإجراءات الداخلية يتم استكمالها من قبل الطرفين.

المادة 23
التوافق مع المعاهدات المتعددة الأطراف

إذا ما أنضم الطرفان المتعاقدان إلى معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف ودخلت إلى حيز النفاذ فإن أحكام تلك المعاهدة يجب أن تطبق.

المادة 24
إنهاء الاتفاق

لأي من الطرفين المتعاقدين الحق أن يبلغ الطرف الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أي وقت بقراره إنهاء هذا الاتفاق. ويجب أن يتزامن ذلك مع إرسال نسخة من هذا التبليغ إلى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي . فإذا ما تم هذا التبليغ ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء 12 شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ إلا إذا جرى سحبه بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلم التبليغ ، فإنه يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي 14 يوما من تاريخ تسلم أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي نسخته من التبليغ.

المادة 25
التسجيـــل

يسجل هذا الاتفاق و أي تعديلات لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال سريانه وذلك بواسطة الطرف الذي تم التوقيع على هذه الاتفاقية في اقليمه، أو كما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين.

المادة 26
الدخول حيز النفاذ

يدخل هذا الاتفاق إلى حيز النفاذ بعد استكمال الاجراءات القانونية الداخلية لدى كل طرف متعاقد ، ويقوم كل منهما باخطار الآخرعن استكماله لهذه الاجراءات من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.

وإثباتا لذلك ، فان الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذا الاتفاق.

تم تحريره في برازيليا في 22 يوليو 2010 من نسختين أصليتين باللغات البرتغالية والعربية والإنجليزية لكل منهما حجية قانونية متساوية ، وفي حالة الاختلاف في تفسير هذا الاتفاق أو ملحقه يرجح النص الإنجليزي.

عن حكومة
جمهورية البرازيل الاتحادية

انطونيو دي اجياه باتريوتا
وزير العلاقات الخارجية , بالوكالة

عن حكومة
دولة الكويت

خالد سليمان الجارالله
وكيل وزارة الخارجية