

**No. 34538**

---

**BRAZIL  
and  
LEBANON**

**Air Services Agreement (with annex). Signed at Beirut on  
4 February 1997**

*Authentic texts: Portuguese, Arabic and English.*

*Registered by Brazil on 29 April 1998.*

---

**BRÉSIL  
et  
LIBAN**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
Beyrouth le 4 février 1997**

*Textes authentiques : portugais, arabe et anglais.*

*Enregistré par le Brésil le 29 avril 1998.*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA LIBANESA**

**O Governo da República Federativa do Brasil**

**e**

**O Governo da República Libanesa  
(doravante denominados "Partes Contratantes"),**

**Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;**

**Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;**

**Desejando concluir um acordo sobre serviços aéreos,**

**Acordaram no seguinte:**

**ARTIGO 1  
Definições**

**Para os fins deste Acordo, salvo se o contexto determinar diferentemente:**

- a) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da República Libanesa, o Diretor-Geral da Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;**
- b) o termo "este Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;**

- c) o termo "serviços convencionados" significa os serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação;
- d) os termos "serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos no artigo 96 da Convenção;
- e) o termo "a Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado conforme o artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção conforme os seus artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos ou emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;
- f) o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada conforme o Artigo 3 deste Acordo;
- g) o termo "rota especificada" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;
- h) o termo "tarifa" possui um ou mais de um dos seguintes significados:
  - i) a tarifa cobrada por qualquer empresa aérea para o transporte de passageiros e de sua bagagem nos serviços aéreos e as taxas e condições aplicáveis aos serviços conexos a tal transporte;
  - ii) o frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto correio) nos serviços aéreos;
  - iii) as condições que regem a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa ou frete, inclusive quaisquer vantagens que lhe estejam vinculadas;
  - iv) o valor da comissão paga por uma empresa aérea a um agente, relativa aos bilhetes vendidos ou aos conhecimentos aéreos preenchidos por esse agente para o transporte nos serviços aéreos;

- i) o termo "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no artigo 2 da Convenção;
- j) o termo "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação.

## ARTIGO 2

### Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiver operando um serviço convencionado numa rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante gozará:

- a) do direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante, sem pousar;
- b) do direito de fazer escalas no referido território, para fins não comerciais;
- c) do direito de embarcar e desembarcar, no referido território, nos pontos nas rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, destinados ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante;
- d) do direito de embarcar e desembarcar, nos territórios de terceiros países, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, destinados a ou provenientes de pontos no território da outra Parte Contratante, em conformidade com as disposições contidas no Anexo.

2. Nenhuma disposição do parágrafo 1 deste Artigo será considerada como concessão, à empresa aérea designada de uma Parte Contratante, do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio, transportados mediante remuneração ou fretamento e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

3. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação) deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados nos parágrafos 1, alíneas "a" e "b", deste Artigo.

4. Se, devido a um conflito armado, distúrbios ou acontecimentos políticos, ou circunstâncias especiais e incomuns, as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante forem incapazes de operar um serviço nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante empregará seus melhores esforços para facilitar a continuidade das operações de tal serviço através de remanejamento apropriado e temporário de tais rotas, como for decidido pelas Partes Contratantes de comum acordo.

### ARTIGO 3

#### Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por meio de notificação escrita dirigida pelos canais diplomáticos à outra Parte Contratante, uma empresa aérea ou empresas aéreas para operarem os serviços convencionados.

2. Ao receber tal notificação de designação, as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante, em conformidade com suas leis e regulamentos, concederão, sem demora, à empresa aérea ou às empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante as autorizações necessárias à operação.

3. Cada Parte Contratante terá o direito de se recusar a conceder as autorizações mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo, ou de conceder aquelas autorizações sob condições consideradas necessárias para o exercício, pela empresa aérea designada, dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo, caso não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea ou das empresas aéreas pertencem à Parte Contratante que a(s) designou, ou a seus nacionais, ou a ambos.

4. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que uma empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante demonstre(m) que está(ão) habilitada(s) para atender às condições determinadas segundo as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.

5. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada, poderá iniciar a operação dos serviços convencionados, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

6. Cada Parte Contratante terá o direito de, por meio de notificação escrita encaminhada pelos canais diplomáticos, cancelar a designação de uma empresa aérea e de designar outra.

#### ARTIGO 4

##### Revogação ou Suspensão de Autorização.

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de revogar ou suspender autorizações para o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 deste Acordo por uma empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante, ou de impor condições, temporária ou definitivamente, que considerem necessárias para o exercício desses direitos:

- a) caso tal empresa aérea ou empresas aéreas deixe(m) de cumprir as leis e regulamentos daquela Parte Contratante;
- b) caso aquelas autoridades não estejam convencidas de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea ou das empresas aéreas pertençam à Parte Contratante que a(s) designou, ou a seus nacionais, ou a ambos, e
- c) caso a empresa aérea ou as empresas aéreas deixe(m) de operar conforme as condições estabelecidas neste Acordo.

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

#### ARTIGO 5

##### Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves empregadas nos serviços aéreos internacionais, ou à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em

seu território, serão aplicadas às aeronaves da empresa aérea ou das empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante sem distinção quanto à nacionalidade e serão cumpridas por tais aeronaves na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de passageiros, tripulações, carga ou correio de aeronaves, tais como regulamentos relativos à entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulações, carga ou correio da empresa aérea ou das empresas aéreas designada(s) pela outra Parte Contratante na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos mencionados neste artigo à empresa aérea ou às empresas aéreas designada(s) da outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não dará tratamento mais favorável à(s) sua(s) própria(s) empresa(s) aérea(s).

#### ARTIGO 6

##### Reconhecimento de Certificados e Licenças

Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou validados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços convencionados nas rotas especificadas desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de se recusar a reconhecer, para sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por outros Estados.

#### ARTIGO 7

##### Segurança

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade de seus direitos e obrigações segundo o direito internacional, as Partes Contratantes atuarão, em

particular, em conformidade com as disposições da Convenção Relativa às infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na 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, ou qualquer outra convenção sobre segurança da aviação de que ambas as Partes Contratantes venham a ser membros.

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

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; estas exigirão que os operadores de aeronaves que tenham sido por elas registradas ou os operadores de aeronaves que tenham a sede principal de seus negócios ou residência permanente em seus territórios e os operadores de aeroportos em seus territórios ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em que tais operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante examinará, também, com benevolência, qualquer solicitação da outra Parte Contratante para a adoção de medidas especiais razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de



navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

## ARTIGO 8 Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, inclusive motores, e provisões (inclusive, dentre outros, itens como alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo de tais aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, de todos os direitos aduaneiros, impostos e encargos semelhantes que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada, desde que tal equipamento e demais suprimentos permaneçam a bordo da aeronave.

2. O equipamento normal, as peças sobressalentes, os suprimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo, os bilhetes impressos, os conhecimentos aéreos, os materiais impressos que tenham a insígnia de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes e o material usual de publicidade, distribuído gratuitamente por essa empresa aérea designada e introduzido na área da outra Parte Contratante por ou em nome dessa empresa aérea ou embarcado nas aeronaves operadas por essa empresa aérea designada e destinados unicamente ao uso a bordo de tais aeronaves na operação dos serviços internacionais, serão isentos pela outra Parte Contratante, com base na reciprocidade, de direitos aduaneiros, impostos e encargos semelhantes que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada, mesmo que esses suprimentos se destinem a ser usados em qualquer parte do percurso sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Poderá ser exigido que os artigos mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob supervisão ou controle das autoridades competentes.

4. O equipamento normal de bordo, as peças sobressalentes, os suprimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes somente poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das

autoridades alfandegárias dessa Parte Contratante, as quais poderão exigir que esses materiais sejam colocados sob a sua supervisão até serem reexportados ou se lhes dê outro destino, em conformidade com os regulamentos aduaneiros.

5. As isenções estabelecidas neste Artigo serão também aplicáveis quando uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes concluir entendimentos com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência, na área da outra Parte Contratante, dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, desde que a outra empresa aérea ou as outras empresas aéreas goze(m) das mesmas isenções concedidas pela outra Parte Contratante.

6. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito direto através da área de qualquer das Partes Contratantes, e que não saiam da área do aeroporto reservada para tal propósito, estarão sujeitos a nada mais que um controle muito simplificado, a menos que medidas de segurança contra a violência, a pirataria aérea e o tráfico de estupefacientes exijam o contrário. A bagagem e a carga em trânsito direto serão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos similares.

#### ARTIGO 9

##### Operação dos Serviços Convencionados

1. Haverá oportunidade justa e igual para que as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes operem os serviços convencionados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços convencionados, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante levará em conta os interesses da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por esta última no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços convencionados proporcionados pelas empresas aéreas designadas das Partes Contratantes manterão estreita relação com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objetivo principal o fornecimento, com um coeficiente de utilização razoável, de capacidade adequada para atender às necessidades atuais e às razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, inclusive correio, originários de ou destinados ao território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, inclusive correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não sejam no território da Parte Contratante

que designou a empresa aérea, será feito em conformidade com os princípios gerais de que a capacidade estará relacionada com:

- a) as necessidades de tráfego de e para o território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;
  - b) as necessidades de tráfego da região através da qual passam os serviços convencionados, levando-se em conta os serviços aéreos locais e regionais; e
  - c) os requisitos de uma operação econômica dos serviços aéreos.
4. A capacidade a ser fornecida nas rotas especificadas será a que for determinada, de tempos em tempos, pelas Partes Contratantes, em conjunto.

#### ARTIGO 10 Tarifas

1. As tarifas para o transporte nos serviços convencionados entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se na devida consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, o lucro razoável, as características dos serviços e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas que operem total ou parcialmente na mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo serão convencionadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. Salvo determinação em contrário em aplicação do parágrafo 4 deste Artigo, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas pela justificativa e pelo caráter razoável das tarifas assim convencionadas.

3. As tarifas assim convencionadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data prevista para sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, com a concordância das referidas autoridades. Ao receberem a proposta de tarifas, as autoridades aeronáuticas as examinarão sem demora injustificada. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com ela. As autoridades aeronáuticas poderão comunicar às outras autoridades aeronáuticas o adiamento da data proposta de introdução de uma tarifa.

4. Se uma tarifa não puder ser estabelecida em conformidade com as disposições do parágrafo 2 deste Artigo, ou se, no prazo previsto no parágrafo 3, tiver sido feita uma comunicação de desacordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes esforçar-se-ão para determinar a tarifa de comum acordo. Serão realizadas consultas entre as autoridades aeronáuticas, em conformidade com o Artigo 14 deste Acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito de qualquer tarifa que lhes tenha sido proposta nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, ou sobre a determinação de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 4 deste Artigo, a controvérsia será solucionada em conformidade com as disposições do Artigo 17 deste Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, exceto nas condições previstas no parágrafo 4 do Artigo 17 deste Acordo;

b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas conforme as disposições do presente artigo, permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos deste Artigo ou do Artigo 17 deste Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes vierem a discordar de uma tarifa estabelecida, notificá-lo-ão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante e as empresas aéreas designadas procurarão, quando necessário, chegar a um entendimento. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento de tal notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, aplicar-se-ão os procedimentos indicados nos parágrafos 4 e 5 deste Artigo.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes esforçar-se-ão para assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas convencionadas por ambas as autoridades aeronáuticas; e

b) nenhuma empresa aérea conceda abatimentos sobre tais tarifas, por meio algum.

## ARTIGO 11 Atividades Comerciais

1. A empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes poderá, em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte Contratante pessoal dirigente, comercial, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação dos serviços convencionados.

2. Em particular, cada Parte Contratante concederá à empresa aérea designada da outra Parte Contratante o direito de participar diretamente na venda de transporte aéreo em seu território e, a critério da empresa aérea, por intermédio de seus agentes. Cada empresa aérea terá o direito de vender tal transporte e qualquer pessoa será livre para adquiri-lo na moeda daquele país ou, em conformidade com as leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países.

## ARTIGO 12 Conversão e Remessa de Receitas

1. A empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes terá o direito de converter e remeter para qualquer país, a pedido, receitas locais excedentes às somas localmente desembolsadas.

2. A conversão e a remessa das referidas receitas serão permitidas sem restrição, à taxa de câmbio aplicável a transações correntes e que esteja em vigor na época em que tais receitas forem apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto os normalmente cobrados pelos bancos para a execução da conversão e da remessa.

## ARTIGO 13 Tarifas Aeronáuticas

1. Uma Parte Contratante não cobrará nem permitirá que sejam cobradas à empresa aérea designada da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante incentivará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre as autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizem os serviços e as instalações proporcionados por aquelas autoridades, quando exeqüível por intermédio das organizações representativas daquelas empresas aéreas. Qualquer proposta de alteração nas tarifas aeronáuticas será comunicada aos usuários com razoável antecedência para permitir-lhes expressar os seus pontos de vista antes que as alterações sejam implementadas. Cada Parte Contratante incentivará, ainda, suas autoridades arrecadadoras competentes e os usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

#### ARTIGO 14

##### Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de tempos em tempos com o objetivo de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo, ou para discutir qualquer problema relacionado com este.

2. Tais consultas terão início dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação, exceto se convencionado diferentemente pelas Partes Contratantes.

#### ARTIGO 15

##### Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo, convencionada pelas Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será convencionada entre as autoridades aeronáuticas, e entrará em vigor quando confirmada por troca de Notas diplomáticas.

ARTIGO 16  
Convenção Multilateral

Se uma convenção multilateral geral sobre aviação entrar em vigor para ambas as Partes Contratantes, prevalecerão as disposições dessa convenção. Conforme o Artigo 14 deste Acordo, poderão ser mantidas consultas com vistas a determinar o grau em que este Acordo é afetado pelas disposições da convenção multilateral.

ARTIGO 17  
Solução de Controvérsias

1. Qualquer divergência que surja com relação a este Acordo que não seja resolvida por meio de consultas poderá ser submetida, por acordo entre as Partes Contratantes, à decisão de alguma pessoa ou organismo. Se as Partes Contratantes não concordarem com tal procedimento, a controvérsia será, por solicitação de qualquer das Partes Contratantes, submetida à arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo.

2. A arbitragem será levada a efeito por um tribunal de três árbitros, a ser constituído da seguinte maneira:

a) dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Dentro de 60 (sessenta) dias após a nomeação desses dois árbitros, eles designarão, de comum acordo, um terceiro árbitro, que atuará como Presidente do tribunal arbitral.

b) se qualquer das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for designado de acordo com a alínea "a" deste parágrafo, qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional a nomeação do árbitro ou dos árbitros necessários, dentro de 30 (trinta) dias. Se o Presidente for nacional de uma das Partes Contratantes, o Vice-Presidente hierarquicamente mais antigo, que não incida no mesmo impedimento, fará a indicação.

3. Exceto quando convencionado em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites de sua competência, em conformidade com este Acordo, e estabelecerá seu próprio procedimento.

4. Cada Parte Contratante deverá, conforme sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

5. As despesas do tribunal arbitral, inclusive os honorários e despesas dos árbitros, serão repartidas igualmente pelas Partes Contratantes.

#### ARTIGO 18

##### Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar a outra Parte Contratante, por escrito e através dos canais diplomáticos, de sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de vigorar um ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, tal notificação considerar-se-á recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

#### ARTIGO 19

##### Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

#### ARTIGO 20

##### Entrada em Vigor

Cada Parte Contratante notificará a outra por escrito, através dos canais diplomáticos, da conclusão dos respectivos procedimentos para a entrada em vigor deste Acordo. O Acordo entrará em vigor na data da última das duas notificações. Quando da entrada em vigor, este Acordo revoga o Acordo sobre Transporte Aéreo, assinado no Rio de Janeiro, em 11 de janeiro de 1951.



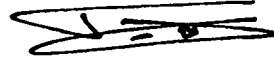
Feito em *Beirute*, em 4 de fevereiro de 1997, em dois exemplares originais, nos idiomas português, árabe, e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

Pelo Governo  
da República Federativa do Brasil:



LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pelo Governo  
da República Libanesa:



FARES BOUEIZ

## ANEXO

## QUADRO DE ROTAS

**Rota A**

**Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil:**

**Pontos no Brasil via Bruxelas, Atenas e Roma ou Madri para Beirute e além para pontos na Ásia.**

**Rota B**

**Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Líbano:**

**Pontos no Líbano via Acra, Dacar, Abidjã e Lagos para o Rio de Janeiro e/ou São Paulo e além para pontos na América do Sul.**

**Notas:**

- a) as rotas acima podem ser operadas em ambas as direções com direitos de tráfego, entre o Brasil e o Líbano e os pontos intermediários.
- b) qualquer empresa aérea designada pode, em qualquer ou em todos os vôos, operar as escalas em qualquer ordem.
- c) qualquer empresa aérea designada pode, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas em qualquer dos pontos acima mencionados, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea.
- d) as empresas aéreas de cada Parte Contratante podem operar somente dois pontos intermediários a serem escolhidos entre os acima listados.
- e) a Delegação libanesa declarou que não haveria objeção à operação pela(s) empresa(s) aérea(s) brasileira(s) designada(s) em pontos na Europa não servidos pelas empresas aéreas libanesas.

- (د) - يمكن لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد ان تستثمر فقط نقطتين متوسطتين تختارهما من بين النقاط المدرجة في الجدول أعلاه .
- (هـ) - صرح الوفد اللبناني بأنه لا يمانع بأن تقوم مؤسسات النقل الجوي البرازيلية المعنية باستثمار نقاط في أوروبا غير مستثمرة من قبل مؤسسات النقل الجوي اللبنانية .
-

## ملحق جدول الطـرق

### الطريق الف (أ)

الطرق التي يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي البرازيلية المعنية استثمارها :

نقاط في البرازيل عن طريق بروكسل ، اثينا وروما أو مدريد الى بيروت وما وراء الى نقاط في آسيا .

### الطريق بـاء (ب)

الطرق التي يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي اللبنانية المعنية استثمارها :

نقاط في لبنان عن طريق اكرا ، دكنار ، ابيدجان ولاغوس الى ريو دي جانيرو و /أو ساو باولو وما وراء الى نقاط في اميركا الجنوبية .

### ملاحظات

- (أ) -- يمكن استثمار الطرق المذكورة أعلاه في أي اتجاه مع ممارسة حقوق النقل بين لبنان والبرازيل والنقاط المتوسطة .
- (ب) -- يمكن لأي مؤسسة نقل جوي معينة ، على أي أو على جميع الرحلات ، المرور في النقاط بأي ترتيب .
- (ج) -- يمكن لأي مؤسسة نقل جوي معينة ان تغفل الهبوط في أي من النقاط المذكورة أعلاه ، على أي رحلة أو على جميع الرحلات ، شرط ان تبدأ هذه الرحلة أو الرحلات من نقطة في اراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي او تنتهي فيها .

## المادة العشرون

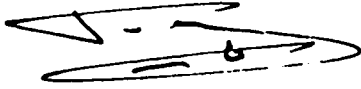
### وضع الاتفاق موضع التنفيذ

يشعر كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر خطيا وبالطرق الدبلوماسية باتمام الاجراءات الخاصة به المتعلقة بوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ . يبدأ العمل بالاتفاق اعتبارا من التاريخ الأخير لأحد هذين الاشعارين . عند دخوله حيز التنفيذ ، يلغى هذا الاتفاق اتفاق النقل الجوي الموقع في ريودي جانيرو في اليوم الحادي عشر من شهر كانون الثاني من سنة ١٩٥١ .

حرر في بيسروت في اليوم الرابع من شهر شباط سنة ١٩٩٧ على نسختين، باللغات البرتغالية والعربية والانكليزية ، تعتبر جميع النصوص أصلية ومتساوية . في حال حصول أي تباين في وجهات النظر بالتفسير ، يرجح النص الانكليزي .

عن حكومة

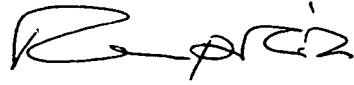
الجمهورية اللبنانية



FARES BOUEIS

عن حكومة

جمهورية البرازيل الاتحادية



LUIZ FELIPE LAMPREIA

- (٣) - تحدد هيئة التحكيم نطاق سلطتها وفقا لأحكام هذا الاتفاق وتضع اصول الاجراءات الخاصة بها ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .
- (٤) - انسجاما مع قوانينه الوطنية ، يلتزم كل طرف متعاقد بتنفيذ كامل لأي قرار أو حكم يصدر عن هيئة التحكيم ؛
- (٥) - يتقاسم الطرفان المتعاقدان بالتساوي نفقات هيئة التحكيم بما في ذلك أتعاب ونفقات المحكمين .

#### المادة الثامنة عشرة

##### انتهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ، في أي وقت بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ ، أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر خطيا بالطرق الدبلوماسية بقراره إنهاء هذا الاتفاق . يبلغ هذا الاشعار في آن واحد الى منظمة الطيران المدني الدولي . ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور سنة واحدة على تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر الاشعار ، الا اذا وافق الطرفان المتعاقدان على سحب الاشعار قبل انتهاء هذه المهلة . اذا لم يبلغ الطرف المتعاقد الآخر عن استلامه الاشعار ، يعتبر استلام الاشعار حاصلا بعد انقضاء اربعة عشر (١٤) يوما على تاريخ تبليغ نسخة عنه الى منظمة الطيران المدني الدولي .

#### المادة التاسعة عشرة

##### تسجيل الاتفاق لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديل عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

## المادة السادسة عشرة

### الاتفاقية المتعددة الاطراف

إذا أصبحت اتفاقية عامة للنقل الجوي متعددة الاطراف نافذة بالنسبة للطرفين المتعاقدين ،  
ترجح أحكام هذه الاتفاقية . يجوز إجراء مشاورات وفقاً لأحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق  
بقصد تحديد مدى انعكاس أحكام الاتفاقية المتعددة الاطراف على هذا الاتفاق وتأثيرها عليه .

## المادة السابعة عشرة

### حل الخلافات

(١) - إذا نشأ أي خلاف بموجب هذا الاتفاق وتعلل حله عن طريق المشاورات ، يمكن إحالته  
باتفاق الطرفين المتعاقدين الى شخص أو هيئة للفصل به . إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على  
ذلك ، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للتحكيم وفقاً للإجراءات المبينة  
أدناه .

(٢) - تجري عملية التحكيم من قبل هيئة محكمة من ثلاثة محكمين تولف كما يلي :

(أ) - يعين كل طرف متعاقد محكما خاصا به بعد انقضاء مهلة ثلاثين (٣٠) يوما من  
استلام طلب التحكيم . وبعد انقضاء مهلة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تعيين  
هذين المحكمين ، يتفق الطرفان المتعاقدان على تعيين المحكم الثالث الذي يرأس هيئة  
التحكيم ؛

(ب) - إذا تخلف أي من الطرفين المتعاقدين عن تعيين محكمه ، أو إذا لم يتم تعيين المحكم  
الثالث وفقاً لأحكام الفقرة (أ) من هذه المادة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين  
الطلب الى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين المحكم او  
المحكمين الضرورين في مهلة ثلاثين (٣٠) يوما . إذا كان رئيس مجلس منظمة  
الطيران المدني الدولي احد رعايا أي من الطرفين المتعاقدين ، يتولى التعيين نائب  
الرئيس الاعلى رتبة الذي يتمتع بالصلاحيه على هذا الاساس .

اليها هذه المؤسسات . يجب إرسال إشعار الى المستفيدين يتعلق باية اقتراحات معقولة لادخال تعديلات على تكاليف المستفيد ، وذلك بغية تمكينهم من إبداء آرائهم قبل حصول هذه التعديلات . على كل طرف متعاقد ان يقوم أيضا بتشجيع السلطات المختصة بالضرائب لديه وهؤلاء المستفيدين على تبادل المعلومات الملائمة في ما يتعلق بتكاليف المستفيد .

### المادة الرابعة عشرة

#### المشاورات

(١) - بروح من التعاون الوثيق، تشاور سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين في ما بينها من حين الى آخر بقصد التاكيد من تطبيق أحكام هذا الاتفاق وحسن التقيد بها ، أو لبحث أي مسألة متصلة بذلك .

(٢) - تبدأ هذه المشاورات خلال مهلة ستين (٦٠) يوما من تاريخ استلام طلب بهذا الشأن ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك .

### المادة الخامسة عشرة

#### التعديلات

(١) - أي تعديل أو تغيير يجريه الطرفان المتعاقدان على هذا الاتفاق ، يدخل حيز التنفيذ بتاريخ يتم تحديده بتبادل مذكرات دبلوماسية تشير الى ان كافة الاجراءات الداخلية اللازمة قد أُنجزت من قبل الطرفين المتعاقدين .

(٢) - أي تعديل أو تغيير على ملحق الاتفاق تنفق عليه سلطات الطيران في ما بينها ، ويعمل به عند تأكيده بتبادل مذكرات دبلوماسية .



(٢) - يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، على وجه التخصيص ، الحق في تعاطي بيع تذاكر النقل الجوي في اراضيه مباشرة وبواسطة وكلائها ، اذا شاءت . يحق لكل مؤسسة نقل جوي أن تبيع تذاكر النقل كما يحق لأي شخص أن يشترى هذه التذاكر بالعملة المتداولة في هذا البلد أو بعملات بلدان أخرى قابلة للتحويل الحر ، شرط مراعاة القوانين والانظمة الوطنية لهذا البلد .

### المادة الثانية عشرة

#### تبديل وتحويل الإيرادات

(١) - يحق لمؤسسة النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ، بناء على الطلب ، تبديل الإيرادات المحلية الفاتضة عن المبالغ التي انفقت محليا وتحويلها الى أي بلد .

(٢) - يسمح بتبديل وتحويل هذه الإيرادات بدون قيد بسعر الصرف المتداول في المعاملات المالية المعمول به بالتاريخ الذي جرى فيه تقديم هذه الإيرادات للتبديل والتحويل ، ولا تخضع الى اية تكاليف باستثناء التكاليف المعمول بها عادة في المصارف لدى تنفيذ التبديل والتحويل .

### المادة الثالثة عشرة

#### تكاليف المستفيد

(١) - على أي طرف متعاقد ان لا يفرض او ان يسمح بأن تفرض على مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر أو يسمح بفرض تكاليف على المستفيد تزيد عن تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تستثمر خدمات جوية دولية مماثلة .

(٢) - على كل طرف متعاقد ان يشجع إجراء مشاورات متعلقة بتكاليف المستفيد بين السلطات المختصة بالضرائب لديه ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي تقدمها هذه السلطات الضريبية ، واذا كان الامر ممكنا من خلال ممثل المنظمات المنضمة

(٦) - (أ) - مع مراعاة الاحكام الواردة في الفقرة (٤) من المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق ، لا تدخل أي تعرفة في حيز التنفيذ اذا كانت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين غير موافقة عليها .

(ب) - عندما تكون التعريفات قد وضعت استنادا لاحكام هذا الاتفاق ، تبقى هذه التعريفات سارية المفعول الى حين وضع تعريفات جديدة وفقاً لأحكام هذه المادة أو المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(٧) - اذا اصبحت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين غير راضية عن تعرفة مقررّة، عليها اشعار سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بذلك ، وعلى مؤسسات النقل الجوي المعنية ان تحاول الوصول الى اتفاق على تعرفة حيثما يتطلب الامر . اذا تعذر وضع تعرفة جديدة خلال مهلة تسعين (٩٠) يوماً من تاريخ استلام الاشعار استنادا لأحكام الفقرتين (٢) و (٣) من هذه المادة ، تطبق الاجراءات المبينة في الفقرتين (٤) و (٥) من هذه المادة .

(٨) - تسعى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين الى ضمان ما يلي :

- (أ) - بقاء التعريفات المفروضة والمستوفاة مطابقة للتعريفات المقبولة منهما .
- (ب) - عدم إقدام أي مؤسسة نقل جوي على إجراء تخفيض على جزء من هذه التعريفات بأية وسائل .

### المادة الحادية عشرة

#### النشاطات التجارية

(١) - يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد ، أن تجلب الى اراضي الطرف المتعاقد الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفين مختصين بالعمليات الجوية وسائر الاختصاصيين اللازمين لاستثمار الخدمات المتفق عليها وأن تحتفظ بهؤلاء الموظفين على أراضيها ، وذلك مع مراعاة قوانين وأنظمة هذا الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول الى أراضيها والاقامة عليها والاستخدام فيها .

الاستثمار والربح المعقول ومميزات الخدمات ، وتعريفات مؤسسات النقل الجوي العاملة على الطريق نفسها أو على جزء منها حسبما يكون ملائما .

(٢) - تعتمد التعريفات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة ، إذا أمكن ، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين ما لم يكن مقررا خلاف ذلك تطبيقا للبند (٤) من هذه المادة . تكون كل مؤسسة نقل جوي مسؤولة فقط تجاه سلطات طيران بلادها عن تبرير واعتدال التعريفات المعتمدة على هذا النحو .

(٣) - تعرض التعريفات المعتمدة على هذا النحو على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل ستين (٦٠) يوما على الأقل من التاريخ المقترح للعمل بها . ويجوز تخفيض هذه المهلة في الحالات الخاصة بموافقة السلطات المذكورة . لدى استلام طلب الموافقة على التعريفات ، تدرس سلطات الطيران هذه التعريفات بدون تأخير غير مبرر . لا تدخل أية تعرفة حيز التنفيذ إذا كانت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين غير موافقة عليها . يجوز لأي من سلطات الطيران إشعار سلطات الطيران الأخرى بتمديد التاريخ المقترح لبدء العمل بالتعريف .

(٤) - إذا تعدر وضع تعرفة وفقا لاحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو إذا تم ارسال اشعار بعدم الموافقة على هذه التعرفة خلال المهلة المحددة في الفقرة (٣) من هذه المادة ، تسعى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين الى تحديد التعرفة بالاتفاق في ما بينها . تجري المشاورات بين سلطات الطيران وفقا لاحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(٥) - إذا لم تتفق سلطات الطيران على أي تعرفة عرضت بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة او على تحديد أي تعرفة وفقا للفقرة (٤) من هذه المادة، يسوى الخلاف وفقا لاحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق .

(٢) - على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد ، عند قيامها باستثمار الخدمات المتفق عليها ان تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها هذه الاخيرة على نفس الطرق أو على جزء منها .

(٣) - يجب ان تربط الخدمات المتفق عليها والمستثمرة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين ارتباطا وثيقا مع متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، وان تهدف بالاساس الى تأمين سعة بمعدل حمولة معقول ، تتناسب مع المتطلبات القائمة وتلك المتوقعة بصورة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما فيه البريد ، القاصدين من اراضي الطرف المتعاقد الآخر الذي عين مؤسسة النقل الجوي او القاصدين تلك الأراضي . ان تأمين نقل الركاب والبضائع بما فيه البريد ، الذي يتم تحميله في نقاط على الطرق المحددة غير النقاط الواقعة في اراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي او الذي يجري انزاله فيها ، يخضع للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع :

(أ) - متطلبات حركة النقل الجوي من وإلى أراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي ،

(ب) - متطلبات حركة النقل الجوي في المنطقة التي تعبرها الخدمات الجوية المتفق عليها مع مراعاة الخدمات الجوية المحلية والاقليمية .

(ج) - متطلبات استثمار مؤسسات النقل الجوي العابرة .

(٤) - يحدد الطرفان المتعاقدان بصورة مشتركة من وقت الى آخر السعة التي يجب توفرها على الطرق المحددة .

## المادة العاشرة

### التعريفات

(١) - توضع تعريفات النقل على الخدمات المتفق عليها بين أراضي الطرفين المتعاقدين على مستويات معقولة مع مراعاة كافة العوامل بما في ذلك مصلحة المستفيدين ونفقات

(٣)- يجوز طلب وضع المواد المشار إليها في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة تحت إشراف أو مراقبة السلطات المختصة .

(٤)- لا يجوز انزال المعدات العادية للطائرات ، وقطع الغيار ومخزون الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرات الموجودة على متن طائرات مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، إلا فقط بموافقة السلطات الجمركية التابعة لهذا الطرف المتعاقد والتي يمكنها ان تطلب وضع تلك المواد تحت اشرافها الى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها وفقا للأنظمة الجمركية .

(٥)- ان الاعفاءات المنصوص عنها في هذه المادة يجب ان تطبق ايضا عندما تكون مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين قد عقدت ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى لاعارة أو تحويل المعدات المحددة في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة الى اراضي الطرف المتعاقد الآخر ، شرط أن تتمتع هذه المؤسسة أو المؤسسات الأخرى بالطريقة نفسها بحق الانتفاع بهذه الاعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر .

(٦)- ان الركاب والامتعة والبضائع في المرور المباشر عبر أراضي أي من الطرفين المتعاقدين ، والذين لا يغادرون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض ، لا يخضعون لأكثر من مراقبة مبسطة جدا ، ما لم تكن اجراءات الامن ضد العنف والقرصنة الجوية وتهريب المواد المخدرة تتطلب خلاف ذلك . تعفى الامتعة والبضائع في المرور المباشر من الرسوم الجمركية والتكاليف الأخرى المماثلة .

### المادة التاسعة

#### استثمار الخدمات المتفق عليها

(١)- تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة في استثمار الخدمات الجوية على الطرق المحددة .

(٥) - عند حصول حادث أو تهديد بحادث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو عمل آخر غير مشروع ضد سلامة هذه الطائرة وركابها وملاحيتها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتعاون الطرفان المتعاقدان في ما بينهما لتسهيل الاتصالات والاجراءات الأخرى الملائمة الهادفة الى إنهاء هذا الحادث أو التهديد بالحادث بسرعة وبدون إلحاق الأذى .

### المادة الثامنة

#### الرسوم الجمركية

(١) - تعفى ، على أساس المعاملة بالمثل ، الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في استثمار الخدمات الجوية الدولية وكذلك المعدات العادية والوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار ومن ضمنها المحركات ومؤن الطائرة ( بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والتبغ ولكن بدون تحديد هذه السلع بصورة حصرية ) الموجودة على متن الطائرات ، من قبل الطرف المتعاقد الآخر من كافة الرسوم الجمركية والضرائب والجماعات والفرائض المماثلة غير المبنية على كلفة الخدمات المؤداة عند الوصول شرط ابقاء هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات .

(٢) - تعفى ، على أساس المعاملة بالمثل ، المعدات العادية وقطع الغيار وامتدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرات ومخزون البطاقات المطبوعة وبيانات الشحن الجوي واية مواد مطبوعة تحمل اشارة مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ومواد الدعاية العادية التي توزع بدون بدل من قبل هذه المؤسسة ، والتي يتم إدخالها الى اراضي الطرف المتعاقد الآخر من قبل تلك المؤسسة المعينة أو لحسابها أو التي تستخدم على متن الطائرات التي تستعملها تلك المؤسسة المعينة، والمخصصة فقط للاستعمال على متن هذه الطائرات في استثمار الخدمات الدولية ، من الرسوم الجمركية والضرائب والجماعات والفرائض المماثلة غير المبنية على كلفة الخدمات المؤداة عند الوصول ، حتى ولو كانت هذه الامدادات مخصصة للاستعمال على أي جزء من الرحلة اثناء الطيران فوق اراضي الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرات بهذه الامدادات .

على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون الاول ١٩٧٠ ووفقا لأحكام معاهدة قمع الافعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ أيلول ١٩٧١ او وفقا لأحكام اية معاهدة أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم اليها الطرفان المتعاقدان مستقبلاً .

(٢) - يقدم الطرفان المتعاقدان الى بعضهما البعض ، بناء على الطلب ، كل مساعدة ضرورية لمنع حدوث أفعال استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية وأفعال أخرى غير مشروعة موجهة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وملاحيها، وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

(٣) - يعمل الطرفان المتعاقدان ، في إطار علاقتهما المتبادلة ، وفقا للأحكام المتعلقة بأمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمسماة ملاحق الاتفاقية ، وذلك بالقدر الذي تطبق معه هذه الاحكام على الاطراف المتعاقدة. ويطلب الطرفان المتعاقدان بأن يقوم مستثمرو الطائرات المسجلة لدى أي منهما أو مستثمرو الطائرات الذين يكون مركز عملهم الرئيسي أو مركز إقامتهم الدائمة في أراضيها ومستثمرو المطارات في أراضيها بالعمل وفقا للاحكام المشار اليها المتعلقة بأمن الطيران .

(٤) - يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز أن يطلب الى مستثمري الطائرات التقييد بأحكام أمن الطيران المشار اليها في الفقرة (٣) أعلاه المفروضة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر والخروج من هذه الاراضي أو اثناء التوقف فيها . يتبنت كل طرف متعاقد من أن الاجراءات الملزمة مطبقة فعليا ضمن أراضيها لحماية الطائرات ولتفتيش الركاب والملاحين والسلع المشبوهة والامتعة والبضائع وموزن الطائرات قبل عملية الصعود إلى هذه الطائرات وأثناء هذه العملية أو أثناء عملية انزال الحمولة من تلك الطائرات . ينظر ايضا كل طرف متعاقد بعين العطف والاعتبار في أي طلب يتقدم به الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمن استثنائية ومعقولة تناسب مع أي تهديد خاص .

المتعاقد الآخر لدى دخولهم الى أراضي الطرف المتعاقد الاول أو خروجهم منها أو وجودهم فيها .

(٣) - على أي طرف متعاقد ان لا يمنح مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التابعة له معاملة مميزة تفوق المعاملة التي يمنحها لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر لدى تطبيق القوانين والانظمة المشار اليها في هذه المادة على هذه المؤسسة أو المؤسسات .

### المادة السادسة

#### الاعتراف بالشهادات والاجازات

ان شهادات صلاحية الطيران وشهادات الكفاءة والاجازات التي يصدرها أو يجعلها صالحة احد الطرفين المتعاقدين والتي لا تزال سارية المفعول ، يعترف بها الطرف المتعاقد الآخر لاستثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة شرط أن تكون هذه الشهادات او الاجازات قد جرى اصدارها أو جعلت صالحة طبقاً للمقاييس الموضوعة بموجب الاتفاقية . غير ان كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في أن يرفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والاجازات الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل دول أخرى في ما يختص بالتحليق فوق أراضيه .

### المادة السابعة

#### الأمـن

(١) - انسجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان مجدداً ان التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق . بدون الحد من شمولية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يعمل الطرفان المتعاقدان بصورة خاصة وفقاً لأحكام المعاهدة المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو بتاريخ ٤ أيلول ١٩٦٣ ، ووفقاً لأحكام معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع



- (أ) - في حال تخلف مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي عن التقيد بقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر ؛
- (ب) - في حال عدم اقتناع هذه السلطات بأن جزءا هاما من ملكية مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي وإدارتها الفعلية هي في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه أو في كلتا الحالتين معا ؛
- (ج) - وفي حال عدم قيام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي بالاستثمار طبقاً للشروط المفروضة بموجب هذا الاتفاق .

(٢) - ما لم يكن السحب الفوري للتراخيص المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة أو وقف العمل بها أو فرض الشروط لمنع الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة ضروريا ، لا يمارس هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

#### المادة الخامسة

##### تطبيق القوانين والأنظمة

- (١) - تطبق قوانين وأنظمة احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول الطائرات التي تؤمن الخدمات الجوية الدولية الى اراضيه أو بمكوناتها على هذه الاراضي أو بخروجها منها أو باستثمار وملاحة هذه الطائرات ضمن اراضيه على طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، بدون تمييز في الجنسية ، وتقييد بها هذه الطائرات لدى دخولها الى اراضي الطرف المتعاقد الاول أو خروجها منها أو وجودها فيها .
- (٢) - تطبق قوانين وأنظمة احد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول ركاب وملاحي وبضائع وبريد الطائرات الى اراضيه أو بمكوناتها على هذه الاراضي أو بخروجهم منها ، كالأنظمة المتعلقة بالدخول ، والتصاريح ، والهجرة ، وجوازات السفر ، والجمارك والحجر الصحي على ركاب وملاحي وبضائع وبريد مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف

(٣) - يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تراخيص الاستثمار المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو أن يمنح هذه التراخيص ضمن شروط قد يراها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة في المادة الثانية من هذا الاتفاق من قبل مؤسسة نقل جوية معينة ، إذا لم يقتنع بأن جزءا هاما من ملكية مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي وإدارتها الفعلية هي في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه أو في كلتا الحالتين معا .

(٤) - يجوز لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد أن تطلب من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ان تثبت لها انه تتوفر فيها الشروط المفروضة بموجب القوانين والانظمة التي تطبقها هذه السلطات عادة وبصورة معقولة على استثمار الخدمات الجوية الدولية.

(٥) - عندما يكون قد جرى تعيين مؤسسة نقل جوي ورخص لها على النحو المبين أعلاه ، يمكن لها البدء باستثمار الخدمات المتفق عليها شرط تقييد هذه المؤسسة بالاحكام المناسبة من هذا الاتفاق .

(٦) - يحق لكل طرف متعاقد ان يلغي تعيين مؤسسة نقل جوي وأن يعين مؤسسة نقل جوي أخرى مكانها ، وذلك بموجب اشعار خطي بالطرق الدبلوماسية .

### المادة الرابعة

سحب الترخيص أو وقف العمل به

(١) - يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد ان تسحب الترخيص أو توقف العمل بها في ما يتعلق بقيام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بممارسة الحقوق المحددة في المادة الثانية من هذا الاتفاق، أو ان تفرض بصورة مؤقتة أو دائمة ما تراه ضروريا من شروط على استثمار هذه الحقوق:

(٢)- لا يمكن اعتبار ما جاء في الفقرة (١) من هذه المادة بأنه يحول مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد الحق في أن تحمل من أراضي الطرف المتعاقد الآخر الركاب والامتعة والشحن والبريد لقاء بدل أو أجر باتجاه نقطة أخرى في أراضي هذا الطرف المتعاقد الآخر .

(٣)- تتمتع أيضا مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد ، غير تلك المعينة بموجب المادة الثالثة (التعيين ) من هذا الاتفاق ، بالحقوق المبينة في الفقرة (١) بند (أ) وبند (ب) من هذه المادة .

(٤)- إذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد من استثمار خدمة جوية على الطرق العادية الخاصة بها بسبب نزاع مسلح ، اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة واستثنائية ، يبذل الطرف المتعاقد الآخر قصارى جهوده لتسهيل استمرارية استثمار مثل هذه الخدمة من خلال ترتيبات مؤقتة ملائمة على هذه الطرق طبقاً لما يقرره الطرفان المتعاقدان بصورة مشتركة .

### المادة الثالثة

#### التعيين والتخصيص

(١)- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لاستثمار الخدمات المنفق عليها وذلك بموجب اشعار خطي يبلغ الى الطرف المتعاقد الآخر عبر الطرق الدبلوماسية .

(٢)- عند استلامها الاشعار بالتعيين ، على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد ، ومع مراعاة قوانينها وأنظمتها ، أن تمنح دون ابطاء مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة على هذا النحو من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، تراخيص الاستثمار المناسبة الضرورية للاستثمار .

(٤) - معدل العمولة المدفوعة من قبل مؤسسة نقل جوي الى وكيل في ما يتعلق بتذاكر السفر المياعة أو بيانات الشحن الجوي المتممة من قبل ذلك الوكيل لقاء النقل على خدمات جوية؛

(ط) - يكون لعبارة " أراضي " بالنسبة لأي دولة المعنى المخصص لها بموجب المادة الثانية من الاتفاقية ؛

(ي) - تعني عبارة " كلفة المستفيد " كلفة تؤدي لمؤسسات نقل جوي لتأمين تسهيلات وخدمات المطار ، الملاحة الجوية وأمن الطيران .

## المادة الثانية

### منح الحقوق

- (١) - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في ما يلي في هذا الاتفاق بغية استثمار الخدمات الجوية الدولية على طريق محددة . تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد ، عند استثمارها خدمة متفق عليها ، بالحقوق التالية :
- (أ) - حق التحليق دون هبوط عبر أراضي الطرف المتعاقد الآخر ؛
- (ب) - حق الهبوط في الاراضي المذكورة لأغراض غير تجارية ؛
- (ج) - حق نقل الركاب والامتعة والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مشتركة من وإلى الاراضي المذكورة في النقاط الواردة على الطرق المحددة ، وذلك باتجاه نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو قدوما منها ؛
- (د) - حق نقل الركاب والامتعة والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مشتركة من وإلى أراضي البلدان الثالثة في النقاط الواردة على الطرق المحددة ، وذلك باتجاه نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، شرط مراعاة الاحكام الواردة في الملحق .

- (ب) - تعني عبارة " هذا الاتفاق " هذا الاتفاق وملحقه وأية تعديلات عليه أو على الملحق ؛
- (ج) - تعني عبارة " خدمات متفق عليها " خدمات نقل جوي على الطرق المحددة لنقل الركاب والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مشتركة ؛
- (د) - يكون لعبارات " خدمات جوية " ، " خدمات جوية دولية " ، "مؤسسة نقل جوي" و " توقف لغايات غير تجارية " المعاني المخصصة لكل منها في المادة ٩٦ من الاتفاقية ؛
- (هـ) - تعني عبارة " الاتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الأول ١٩٤٤ ، وتشمل أي ملحق يتفق عليه عملاً بالمادة ٩٠ من تلك الاتفاقية وأي تعديل يدخل على الملاحق أو على الاتفاقية بموجب المادتين ٩٠ و ٩٤ من تلك الاتفاقية ، بقدر ما تكون هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة لدى الطرفين المتعاقدين ؛
- (و) - تعني عبارة " مؤسسة نقل جوي معينة " مؤسسة نقل جوي يكون قد جرى تعيينها والترخيص لها بموجب المادة الثالثة من هذا الاتفاق ؛
- (ز) - تعني عبارة " طريق محددة " إحدى الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق ؛
- (ح) - يكون لعبارة " تعرفه " معنى واحداً أو أكثر من المعاني التالية :
- (١) - اجرة السفر المستوفاة من قبل أي مؤسسة نقل جوي لنقل الركاب وأمتعتهم على خدمات جوية والتكاليف والشروط على الخدمات الملحقة بمثل هذا النقل ؛
- (٢) - السعر المستوفى من قبل مؤسسة نقل جوي لنقل البضائع ( باستثناء البريد ) على خدمات جوية ؛
- (٣) - الشروط التي ترعى وجود أو تطبيق أية اجرة أو تكليف من هذا القبيل بما في ذلك أية منافع مرتبطة بهما ؛

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاق خدمات جوية  
بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية  
وحكومة الجمهورية اللبنانية

إن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة الجمهورية اللبنانية ( المشار إليهما  
في ما يلي بالطرفين المتعاقدين ) ،

بوصفهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو  
في اليوم السابع من شهر كانون الاول ١٩٤٤ ،

ورغبة منهما بالمساهمة في ازدهار الطيران المدني الدولي ،

ورغبة منهما في عقد اتفاق خدمات جوية ، قد اتفقتا على ما يلي :

المادة الأولى

تعريف

لأغراض هذا الاتفاق ، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

(أ) - تعني عبارة "سلطات الطيران" بالنسبة لجمهورية البرازيل الاتحادية ، وزير الطيران،  
وبالنسبة للجمهورية اللبنانية، المدير العام للطيران المدني، أو ، في كلتا الحالتين ، أي شخص مخول  
أو هيئة مخولة بممارسة اية مهام تقوم بها حاليا السلطات المذكورة أعلاه ؛

**AIR SERVICES AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF  
THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERN-  
MENT OF THE REPUBLIC OF LEBANON**

**The Government of the Federative Republic of Brazil**

**and**

**The Government of the Republic of Lebanon  
(hereinafter referred to as the “Contracting Parties”)**

**Being parties to the Convention on International Civil Aviation  
opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;<sup>2</sup>**

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

**Desiring to conclude an agreement on air services;**

**Have agreed as follows:**

**ARTICLE I  
Definitions**

**For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise  
requires:**

- a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Brazil the  
Minister of Aeronautics, and in the case of the Republic of  
Lebanon, the Director General of Civil Aviation, or, in both cases,  
any person or body authorized to perform any functions at present  
exercised by the above-mentioned authorities;**
- b) the term “this Agreement” means this Agreement, the annex  
thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;**

<sup>1</sup> Came into force on 3 March 1998 by notification, in accordance with article 20.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- c) the term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- d) the terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "the 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 of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
- f) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- g) the term "specified route" means one of the routes specified in the Annex to this Agreement;
- h) the term "tariff" means one or more of the following:
  - i) the fare charged by any airline for the carriage of passengers and their baggage on air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
  - ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on air services;
  - iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
  - iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on air services;
- i) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- j) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.



**ARTICLE 2**  
**Grant of Rights**

**1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on a specified route. While operating an agreed service on a specified route the designated airline of each Contracting Party shall enjoy:**

- a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;**
- b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;**
- c) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;**
- d) the right to embark and disembark in the territories of third countries at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, subject to the provisions contained in the Annex.**

**2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer to the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.**

**3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 (a) and (b) of this Article.**

**4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.**

### ARTICLE 3

#### Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one airline or airlines to operate the agreed services.
2. On receipt of such notification of the designation, the aeronautical authorities of each Contracting Party, according to its laws and regulations, shall, without delay, grant to the airline or airlines so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations necessary for the operation.
3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant these authorizations under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline or airlines are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.
4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
5. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
6. Each Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels, to cancel the designation of an airline and to designate another one.

### ARTICLE 4

#### Revocation or Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend authorizations, for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline or airlines designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions temporary or definitely as they may deem necessary on the exercise of those rights:

- a) in the event of failure by such airline or airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- b) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline or airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both; and
- c) in case the airline or airlines otherwise fail to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of authorizations mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### ARTICLE 5

##### Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay within the territory or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to stay within the territory or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

3. In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article, a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.

## ARTICLE 6

### Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agree services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by other states.

## ARTICLE 7

### Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,<sup>3</sup> or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

## ARTICLE 8 Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed materials which bears the insignia of a designated airline of either Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline and intended only for use on board such aircraft in the operation of international services shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. Regular air borne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
5. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.
6. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, unless security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## ARTICLE 9

### Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party, so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the territory of the Contracting Party

which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the territory of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- b) traffic requirements of the region through which the agreed services pass taking account of local and regional air services;
- c) the requirements of through airline operation.

4. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

## ARTICLE 10

### Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating on all or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties. Unless otherwise determined in the application of paragraph 4 of this Article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariff introduction.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 14 of this Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provisions of paragraph 4 of Article 17 of this Agreement.

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of this Agreement.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavor to ensure that:

a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

b) no airline rebates portion of such tariffs by any means.



**ARTICLE 11**  
**Commercial Activities**

1. The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

2. In particular, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that country or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

**ARTICLE 12**  
**Conversion and Remittance of Revenues**

1. The airline of one Contracting Party shall have the right to convert and remit to any country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

**ARTICLE 13**  
**User Charges**

1. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and

facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airline's representatives organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such enable to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

#### ARTICLE 14

##### Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement or to discussing on any problem related thereto.
2. Such consultations shall begin within a period of 60 (sixty) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### ARTICLE 15

##### Amendments

1. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.
2. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

#### ARTICLE 16

##### Multilateral Convention

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 14 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

**ARTICLE 17**  
**Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by consultations may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph "a" of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President is a national of one of the Contracting Parties, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

4. Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

5. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

**ARTICLE 18**  
**Termination**

Either Contracting Party may, at any time after the entry into force of this Agreement, give notice in writing through diplomatic channels to the other

Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 19**  
**Registration with ICAO**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 20**  
**Entry into Force**

Each Contracting Party shall notify the other in writing through the diplomatic channel of the completion of their respective requirements for entry into force of this Agreement. The Agreement shall enter into force on the date of the latter of these two notifications. Upon entry into force, this Agreement revokes the Air Transport Agreement signed in Rio de Janeiro on the 11<sup>th</sup> day of January 1951.

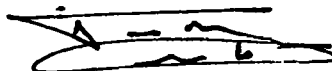
Done at Beirut on the *4<sup>th</sup>* day of February 1997, in duplicate, in the Portuguese, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government  
of the Federative Republic of Brazil:



LUIZ FELIPE LAMPREIA

For the Government  
of the Republic of Lebanon:



FARES BOUEIZ

## ANNEX

## ROUTE SCHEDULE

**Route A**

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil:

Points in Brazil via Brussels, Athens and Rome or Madrid to Beirut and beyond to points in Asia.

**Route B**

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Republic of Lebanon:

Points in Lebanon via Accra, Dakar, Abidjan and Lagos to Rio de Janeiro and/or São Paulo and beyond to points in South America.

**Notes:**

- a) The above routes may be operated in either direction with traffic rights, between Brazil and Lebanon and the intermediate points.
- b) Any designated airline may, on any or all flights, call at places in any order.
- c) Any designated airline may, on any or all flights, omit calling at any of the above mentioned points provided that services begin or end at a point in the territory of the Contracting Party which designated the airline.
- d) The airlines of each Contracting Party can operate only two intermediate points to be chosen from the above listed.
- e) The Lebanese Delegation stated that there would be no objection for the operation by the designated Brazilian airline(s) on points in Europe not operated by the Lebanese airlines.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

## ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République libanaise (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

Désireux de contribuer au progrès dans le domaine de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord relatif aux services aériens,

Sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier*

#### DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et sous réserve du contexte, on entend par :

a) « Autorités aéronautiques », le Ministre de l'aéronautique, pour le Brésil, et pour la République libanaise, le Directeur général de l'Aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées;

b) « Le présent Accord », le présent Accord, son annexe et les éventuelles modifications apportées à l'Accord ou à l'annexe;

c) « Services convenus », les services aériens assurés sur les lignes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, transportés séparément ou ensemble;

d) « Services aériens », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien », « escale à des fins non commerciales », dans le sens qui leur est attribué respectivement dans l'article 96 de la Convention;

e) « La Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention et toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et modifications sont applicables aux deux Parties contractantes;

f) « Compagnie aérienne désignée », une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 3 mars 1998 par notification, conformément à l'article 20.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

g) « Ligne spécifiée », l'une des lignes aériennes énumérées dans l'annexe au présent Accord;

h) « Tarif », l'un ou plusieurs des prix et redevances ci-après :

- i) Les prix pratiqués par une compagnie aérienne pour le transport des passagers et de leurs bagages en service aérien ainsi que les tarifs et conditions des services annexes;
- ii) Les tarifs pratiqués par une compagnie aérienne pour le transport de marchandises en service aérien (à l'exclusion du courrier);
- iii) Les conditions auxquelles sont proposés ou appliqués ces prix et tarifs, y compris les avantages qui s'y rattachent;
- iv) Les taux des commissions versées par une compagnie aérienne aux agences pour la vente de titres de transport et l'établissement de connaissements aériens aux fins de transport en service aérien;

i) « Territoire », s'agissant d'un Etat, dans le sens que l'article 2 de la Convention attribue à ce terme;

j) « Droits d'utilisation », les droits dont doivent s'acquitter les compagnies aériennes pour utiliser les installations et services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité aérienne.

## Article 2

### OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énumérés ci-après dans le présent Accord, pour l'exploitation de services aériens internationaux sur une ligne spécifiée. Pour exploiter un service convenu sur une ligne spécifiée, la compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante a le droit :

- a) De survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) De faire des escales à des fins non commerciales sur ledit territoire;
- c) D'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, en divers points situés sur la ligne spécifiée, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, transportés séparément ou ensemble, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

d) D'embarquer et de débarquer sur le territoire d'Etats tiers, en des points situés sur les lignes spécifiées, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, transportés séparément ou ensemble, à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions énoncées dans l'annexe.

2. Aucune disposition du présent article ne sera considérée comme conférant à la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés contre rémunération ou au titre d'un contrat de louage, et à destination d'un autre point du territoire de cette Partie.

3. Les compagnies aériennes de chaque Partie contractante autres que celles désignées conformément à l'article 3 (Désignation) du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 du présent article.

4. Si, en raison d'un conflit armé, d'événements ou de troubles de caractère politique ou de circonstances particulières et exceptionnelles, les compagnies aériennes désignées d'une des Parties contractantes sont dans l'incapacité d'assurer un service sur leurs lignes normales, l'autre Partie contractante fera tout son possible pour permettre le maintien de ce service moyennant des dispositions appropriées que les Parties contractantes adopteront d'un commun accord pour modifier provisoirement les lignes en question.

### Article 3

#### DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, dans une notification écrite adressée à l'autre Partie par la voie diplomatique, une ou plusieurs compagnies aériennes chargées d'assurer les services convenus.

2. Dès réception de cette notification, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante accorderont sans retard et conformément à leurs lois et règlements à la compagnie ou aux compagnies ainsi désignées par l'autre Partie contractante les autorisations requises pour exploiter les services convenus.

3. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations visées au paragraphe 2 du présent article ou de les accorder aux conditions qu'elle jugera nécessaires pour permettre à la compagnie aérienne désignée d'exercer les droits visés par l'article 2 du présent Accord, si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de la compagnie ou des compagnies aériennes en cause sont entre les mains de la Partie contractante qui les a désignées ou de ses ressortissants, ou partagés entre ces derniers.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie la preuve qu'elles remplissent les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et de bonne foi à l'exploitation de services aériens internationaux.

5. Toute compagnie aérienne ainsi désignée et autorisée peut commencer à exploiter les services convenus à condition de se conformer aux dispositions pertinentes du présent Accord.

6. Chaque Partie contractante a le droit, dans une notification écrite adressée à l'autre Partie par la voie diplomatique, d'annuler la désignation d'une compagnie aérienne et d'en désigner une autre.

### Article 4

#### RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de révoquer ou de suspendre les autorisations requises pour qu'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie puisse exercer les droits visés par l'article 2 du présent Accord ou de les assortir, à titre provisoire ou définitif, des conditions qu'elles estimeront nécessaires pour l'exercice de ces droits :

a) Si une compagnie aérienne enfreint les lois et règlements de cette Partie contractante;



b) Si elles n'obtiennent pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif d'une compagnie aérienne sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants, ou partagés entre ces derniers;

c) Si, dans l'exploitation des services convenus, une compagnie aérienne enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de révoquer ou de suspendre immédiatement les autorisations visées au paragraphe 1 du présent article ou d'imposer des conditions afin de prévenir d'autres infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

### *Article 5*

#### APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de ses frontières, s'appliquent à toute compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, quelle que soit sa nationalité, et doivent être dûment respectés à l'entrée, à la sortie et l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés par avion, notamment sa réglementation en matière d'admission, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, doivent être respectés par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, ainsi que par ses passagers et ses équipages ou en leur nom et pour les marchandises ou le courrier qu'elle transporte, à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

3. Dans l'application des lois et règlements visés par le présent article, les Parties contractantes ne favorisent pas leurs propres compagnies aériennes par rapport à celles désignées par l'autre Partie.

### *Article 6*

#### RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET BREVETS

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus par l'autre Partie pour exploiter les services convenus sur les lignes à condition que ces certificats ou licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies par la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses nationaux par l'autre Partie contractante d'autres États.

### *Article 7*

#### SÉCURITÉ

1. Conformément aux droits et obligations que leur reconnaît le droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une envers

l'autre de préserver la sécurité de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice du caractère général des droits et obligations que leur reconnaît le droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions, notamment de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 décembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>, ou de toute autre convention relative à la sécurité aérienne qu'adopteront les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes se prêtent, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace dirigée contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux normes de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention, dans la mesure où elles leur sont applicables. Elles exigent que les exploitants d'aéronefs de leur nationalité ou les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les mesures relatives à la sécurité aérienne visées ci-dessus, au paragraphe 3, qu'impose l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou la sortie de ce territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et les équipages, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le débarquement ou le déchargement. Chaque Partie contractante accueille en outre favorablement toute demande raisonnable de l'autre Partie visant à ce que des mesures spéciales de sécurité soient prises afin de parer à une menace déterminée.

5. En cas de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, ou s'il y a menace de tels incidents, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant toutes autres mesures propres à mettre fin rapidement et sans risque aux incidents ou à écarter la menace.

### Article 8

#### DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées l'une ou l'autre des Parties contractantes aux fins de services aériens internationaux, leur

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

équipement normal, les carburants, lubrifiants, pièces de rechange (y compris les moteurs) et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, le tabac et autres) se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés par l'autre Partie contractante, à charge de réciprocité, de tous droits de douane, taxes et autres frais ou redevances autres que le coût des services fournis à l'arrivée, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord de l'aéronef.

2. Les équipements normaux, pièces de rechange, approvisionnements en carburant et lubrifiants et provisions de bord, ainsi que les carnets de billets imprimés, les connaissances aériens et autres documents imprimés portant l'en-tête de la compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par cette compagnie, qui sont introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante par cette compagnie ou pour son compte, ou pris à bord des aéronefs exploités par cette compagnie pour être utilisés exclusivement à bord de ses aéronefs dans le cadre de services aériens internationaux, sont exonérés par l'autre Partie contractante, à charge de réciprocité, de droits de douane, taxes et autres frais et redevances autres que le coût des services fournis à l'arrivée, même si ces articles et fournitures sont destinés à être utilisés pendant la partie du trajet que l'aéronef effectue en survolant le territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

3. Les articles et fournitures visés par les paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes, si celles-ci l'exigent.

4. L'équipement de vol normal, pièces de rechange, approvisionnements en carburant et en lubrifiants et les provisions de bord se trouvant à bord des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de celle-ci, qui peuvent exiger que ces équipements et fournitures soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement évacués conformément aux règlements douaniers.

5. Les exonérations prévues par le présent article sont également accordées dans les cas où une compagnie désignée de l'une des Parties contractantes a passé, avec une ou plusieurs autres compagnies, des accords prévoyant le prêt ou le transfert, dans la zone de l'autre Partie contractante, des articles et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres compagnies bénéficient elles aussi des exonérations accordées par cette Partie contractante.

6. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, à moins que des mesures de sécurité contre les actes de violence ou de piraterie et le trafic illicite de stupéfiants n'exigent qu'il en soit autrement. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

### Article 9

#### EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes qui exploitent les services convenus sur les lignes spécifiées jouissent de conditions justes et équitables.

2. La compagnie désignée de chaque Partie contractante exploite les services convenus en tenant compte des intérêts de celle de l'autre Partie de façon à ne pas porter préjudice aux services assurés par cette dernière sur tout ou partie des mêmes lignes.

3. Les services convenus assurés par les compagnies désignées des Parties contractantes doivent être en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les lignes spécifiées et ont pour principal objectif d'assurer, à raison d'un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions justifiées en matière de transport de passagers et de marchandises (y compris le courrier), en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie. Le transport de passagers et de marchandises (y compris le courrier) embarqués et débarqués en des points des lignes spécifiées situés hors du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie s'effectuera conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance de la Partie contractante qui a désigné la compagnie;

b) Aux exigences de la région par laquelle passe la compagnie assurant les services convenus, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4. La capacité à assurer sur les lignes spécifiées sera déterminée conjointement et périodiquement par les Parties contractantes.

#### Article 10

##### TARIFS

1. Les tarifs à appliquer aux transports pour les services convenus assurés entre les territoires des Parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment l'intérêt des usagers, les coûts d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, la nature des services et, s'il y a lieu, les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes desservant tout ou partie de la même ligne.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article feront, si possible, l'objet d'un accord entre les compagnies aériennes désignées des Parties contractantes. A moins que les tarifs soient fixés d'une autre façon, en application du paragraphe 4 du présent article, chaque compagnie désignée n'a à répondre du caractère justifiable et raisonnable des tarifs ainsi convenus que devant les autorités aéronautiques dont elle relève.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes 60 jours au moins avant la date envisagée pour leur mise en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit avec l'assentiment desdites autorités. Dès que les tarifs leur sont soumis, celles-ci les examinent sans retard injustifié. Aucun tarif n'est appliqué si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes rendent un avis défavorable. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent reporter à une date ultérieure la mise en vigueur d'un nouveau tarif, et en aviser celles de l'autre Partie.

4. Si un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, pendant la période visée au paragraphe 3 du présent article, un avis défavorable a été rendu, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer ce tarif d'un commun accord. Les consultations entre les autorités aéronautiques se tiendront conformément à l'article 14 du présent accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur un tarif qu'elles doivent fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. a) Aucun tarif n'est mis en vigueur si les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes ne l'approuve pas, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 17 du présent Accord;

b) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur tant que de nouveaux tarifs n'auront pas été fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 du présent Accord.

7. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont plus satisfaites d'un tarif déjà fixé, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, et les compagnies aériennes désignées s'efforcent alors de trouver un accord. Si, dans un délai de 90 jours à compter de la réception de cet avis, un nouveau tarif n'a pu être fixé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les modalités prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

8. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes doivent veiller à ce que :

a) Les tarifs appliqués et perçus soient conformes à ceux qu'elles ont approuvés de part et d'autre;

b) Aucune compagnie aérienne ne réduise ces tarifs de quelque manière que ce soit.

### *Article 11*

#### ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Les compagnies aériennes désignées d'une des Parties contractantes peuvent, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante en matière d'admission dans le pays, de résidence et d'emploi, faire venir et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel de direction ainsi que le personnel spécialisé dans les domaines commercial, technique, opérationnel et autre, que nécessite l'exploitation des services convenus.

2. Chaque Partie contractante reconnaît, en particulier, le droit à la compagnie désignée de l'autre Partie contractante le droit de procéder à la vente de titres de transport sur son territoire, soit directement, soit à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie a le droit de vendre ces titres de transport et toute personne peut acheter ces titres dans la monnaie du pays ou, sous réserve des lois et règlements nationaux, dans des monnaies librement convertibles d'autres pays.

*Article 12*

## CONVERSION ET TRANSFERT DE FONDS

1. La compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante a le droit de convertir et de transférer, sur demande, dans n'importe quel autre pays les recettes réalisées localement après déduction des sommes dépensées sur place.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction au taux de change applicable aux paiements courants et en vigueur au moment de la conversion et du transfert, et n'entraînent pas d'autres frais que les commissions normalement perçues par les banques pour effectuer ces transactions.

*Article 13*

## DROITS D'UTILISATION

1. Les Parties contractantes n'imposent ni ne permettent d'imposer à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante le paiement de droits d'utilisation plus élevés que ceux imposés à ses propres compagnies désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations sur les droits d'utilisation entre ses autorités compétentes en la matière et les compagnies aériennes qui utilisent les services et installations fournis par lesdites autorités et, lorsque cela est possible, par l'entremise des organisations représentant ces compagnies. Lorsqu'il est envisagé de modifier les droits d'utilisation, celles-ci en sont avisées suffisamment à l'avance pour pouvoir présenter leurs observations sur lesdites modifications avant qu'elles ne soient appliquées. Chaque Partie contractante encourage aussi ses autorités compétentes en la matière et les utilisateurs à échanger toutes informations utiles concernant les droits d'utilisation.

*Article 14*

## CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord sont appliquées et respectées comme il se doit, ou d'examiner les problèmes qui peuvent se poser à ce sujet.

2. Ces consultations commencent dans un délai de 60 jours à compter de la date où une demande en ce sens a été reçue, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

*Article 15*

## AMENDEMENTS OU MODIFICATIONS DU PRÉSENT ACCORD

1. Tout amendement ou modification du présent Accord approuvé par les Parties contractantes entre en vigueur à une date fixée dans un échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les formalités internes requises ont été accomplies par les deux Parties contractantes.

2. Tout amendement ou modification à l'annexe du présent Accord fait l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques et prend effet après confirmation dans un échange de notes diplomatiques.

### *Article 16*

#### CONVENTION MULTILATÉRALE

Si une convention multilatérale sur l'aviation liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations peuvent se tenir conformément à l'article 14 du présent Accord en vue de déterminer les incidences éventuelles des dispositions de la convention multilatérale sur le présent Accord.

### *Article 17*

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend qui n'est pas réglé par voie de consultations peut être porté d'un commun accord par les Parties contractantes devant une personne ou un organisme qui tranchera. Si les Parties contractantes sont en désaccord à ce sujet, le différend, sur la demande de l'une des Parties, est soumis à l'arbitrage, conformément aux règles énoncées ci-après.

2. Un tribunal arbitral composé de trois arbitres est institué comme suit :

a) Dans un délai de 30 jours après réception de la demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Dans un délai de 60 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, les Parties contractantes désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui présidera le tribunal arbitral;

b) Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas nommé conformément à l'alinéa *a* du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la nomination de ces arbitres dans un délai de 30 jours. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, cette nomination est faite par le premier Vice-Président qui ne peut être récusé pour ce motif.

3. Sauf convention contraire, le tribunal arbitral fixe les limites de sa compétence compte tenu des dispositions du présent Accord et arrête lui-même son règlement.

4. Chaque Partie contractante, sous réserve de sa législation interne, donne pleinement effet aux décisions ou arrêts rendus par le tribunal arbitral.

5. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont à la charge des Parties contractantes à parts égales.

### *Article 18*

#### DÉNONCIATION

Chaque Partie contractante peut à tout moment après l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diploma-

tique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord cessera de s'appliquer un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 19*

#### ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y serait apportée doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

Chaque Partie contractante adressera à l'autre, par la voie diplomatique, une notification écrite indiquant que les formalités requises par sa législation interne pour l'entrée en vigueur du présent Accord ont été accomplies. L'Accord entrera en vigueur à la date de la dernière de ces deux notifications. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord annulera l'Accord relatif au transport aérien signé à Rio de Janeiro, le 11 janvier 1951.

FAIT à Beyrouth, en deux exemplaires, le 4 février 1997, en portugais, en arabe et en anglais, tous les textes faisant également foi. En cas d'interprétation divergente, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de la République fédérative du Brésil :  
LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pour le Gouvernement  
de la République libanaise :  
FARES BOUEIZ



## ANNEXE

## TABLEAU DES LIGNES AÉRIENNES SPÉCIFIÉES

*Lignes A*

Lignes qui seront exploitées par les compagnies aériennes désignées par la République fédérative du Brésil :

De divers points situés au Brésil, via Bruxelles, Athènes et Rome ou Madrid, à Beyrouth et, au-delà, divers points situés en Asie.

*Lignes B*

Lignes qui seront exploitées par les compagnies aériennes désignées par la République libanaise :

De divers points situés au Liban, via Accra, Dakar, Abidjan et Lagos, à Rio de Janeiro et/ou São Paulo et, au-delà, divers points situés en Amérique du Sud.

*Notes :*

a) Les lignes aériennes ci-dessus peuvent être exploitées dans les deux sens avec droits de trafic, entre le Brésil, le Liban et les points intermédiaires;

b) Toute compagnie aérienne désignée peut, sur tous ses vols ou sur certains d'entre eux, faire escale en des points indiqués ci-dessus dans n'importe quel ordre;

c) Toute compagnie aérienne désignée peut, sur tous ses vols ou sur certains d'entre eux, ne pas faire escale en l'un ou l'autre des points ci-dessus, à condition que les services commencent et se terminent sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie;

d) Les compagnies aériennes de chaque Partie contractante ne peuvent desservir que deux points intermédiaires parmi ceux indiqués ci-dessus;

e) La délégation libanaise a déclaré qu'elle n'avait pas d'objection à ce que les compagnies aériennes désignées par le Brésil desservent des points situés en Europe et non desservis par des compagnies libanaises.

