

No. 49713*

**Israel
and
Brazil**

Bilateral Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Federative Republic of Brazil. Brasilia, 22 July 2009

Entry into force: *13 June 2011 by notification, in accordance with article 29*

Authentic texts: *English, Hebrew and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 20 July 2012*

*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

**Israël
et
Brésil**

Accord bilatéral de services aériens entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil. Brasilia, 22 juillet 2009

Entrée en vigueur : *13 juin 2011 par notification, conformément à l'article 29*

Textes authentiques : *anglais, hébreu et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 20 juillet 2012*

* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

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

PREAMBLE

The Government of the State of Israel and the Government of the Federative Republic of Brazil hereinafter referred to as the "Parties";

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

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- a) "aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency; in the case of the State of Israel the Ministry of Transport by the Civil Aviation Authority; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) "Agreement" means this Agreement, its Annex (es), and any amendments thereto;
- c) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

- g) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and
- i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Party;
 - b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purpose;
 - c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination.
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, through diplomatic channels, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

- a) substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
 - b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
 - c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:
 - a) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party or both;
 - b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
 - c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expire of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation

of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

ARTICLE 6

Direct Transit

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

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 8

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 9

Aviation Security

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

Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft 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. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously. All assessments shall be covered by a specific confidential agreement.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 10

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.
2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 11

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1:
 - a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
 - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities

up to such time, as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 12

Taxation

1. Capital represented by aircraft operated in international air services by a designated airline shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of the airline is situated.
2. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international air services as well as goods and services supplied to it shall be taxable according to the law of each Party.

ARTICLE 13

Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.
2. The air transport facilities available to the traveling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.
3. The designated airline or airlines of each Party shall operate on any agreed route between the territories of the two Parties on a non discriminatory basis.
4. Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark of such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:
 - a. the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
 - b. the requirements of through airline operations; and
 - c. the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

5. Consultations between the Parties shall be arranged whenever a Party requests that the capacity provided under the Agreement be reviewed to ensure the application of the principles in the Agreement governing the conduct of the services.
6. If, on review, the Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity previously agreed to be provided.

ARTICLE 14

Pricing

1. Prices for air transportation services covered by this Agreement shall be subject to the rules of the country of origin of the traffic.
2. Each Party may require notification to or filing with the authorities, by the airlines of the other Party of prices for transportation to or from its territory.

ARTICLE 15

Competition

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.
2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.
3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

ARTICLE 16

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.
3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.
4. If there is an especial agreement between the Parties to avoid double taxation, or an especial agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

ARTICLE 17

Sale and Marketing of Air Transport Services

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.
2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.
3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.
5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:
 - a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

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

ARTICLE 18

Code Sharing

1. The designated airlines of both Parties may operate or hold out services in code sharing, blocked space and other commercial arrangements:
 - i) with airline or airlines of either Party and
 - ii) with airline or airlines of a third country only at points beyond on the agreed route schedule, provided that such third country authorize or allow such agreements between airlines of the other Party and other airlines on services to and from that country.
2. All the airlines that conclude such agreements shall have correspondent traffic rights and shall comply with the requirements normally applied to such arrangements.

ARTICLE 19

Ban on Smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.
2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 20

Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline(s) of the first Party.

ARTICLE 21

Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 22

Environmental Protection

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

ARTICLE 23

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultation on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 24

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement except those that may arise under Articles 8 (Safety) and 9 (Aviation Security), the aeronautical authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

ARTICLE 25

Amendments

1. Any amendment of this Agreement agreed to by the Parties in accordance with Article 23 (Consultations), shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.
2. Any amendment of the Annexes may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 26

Multilateral Agreements

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

ARTICLE 27

Termination

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

ARTICLE 28

Registration with ICAO

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

ARTICLE 29

Entry into Force

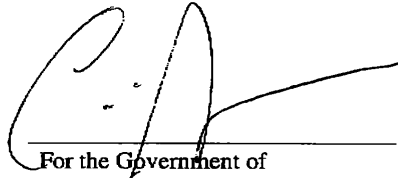
This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done in Brazilia on the _____ of July 2009, which corresponds to the _____ of the month Av 5769, in two original copies, in Hebrew, Portuguese and English; each of which shall be of equal authenticity. In case of any divergence of interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.



For the Government of the
The State of Israel



For the Government of
the Federative Republic of Brazil

Annex
Route schedule

Airlines of each Party designated under this Agreement shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes:

A. Routes to be operated by the designated airline or airlines of Brazil:

From any points in Brazil via any Intermediate points to any points in Israel and any points beyond.

B. Routes to be operated by the designated airline or airlines of Israel:

From any points in Israel via any Intermediate points to any points in Brazil and any points beyond.

Notes:

Fifth Freedom and Stopover:

- a. The designated airlines of Israel may exercise the rights provided in letter "c" of Paragraph 2 of Art. 2 of the Agreement in 2 points to be notified by the aeronautical authority of the Party designating the airline. In one of these points this traffic right cannot be exercised in Europe and/or North America;
- b. The designated airlines of Brazil may exercise the rights provided in letter "c" of Paragraph 2 of Art. 2 of the Agreement in 2 points to be notified by the aeronautical authority of the Party designating the airline. In one of these points this traffic right cannot be exercised in Europe and/or North America;
- c. Stopover is permitted.

נספח

לוח נתיבים

מובילים אוויריים של כל צד המיועדים לפי הסכם זה יהיו זכאים לספק הובלה אווירית בין נקודות בנתיבים הבאים:

1. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל:

מכל נקודה בברזיל דרך כל נקודת ביניים בישראל וכל נקודה מעבר.

2. נתיבים שיופעלו ע"י המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים של ישראל:

מכל נקודה בישראל דרך כל נקודת ביניים בברזיל וכל נקודה מעבר.

הערות:

חופש חמישי וחגיגת ביניים

א. המובילים האוויריים המיועדים של ישראל רשאים לממש את הזכויות לפי ההוראות באות ג' של ס"ק 2 לסעיף 2 להסכם בשתי נקודות שעליהן תימסר הודעה ע"י הרשות האווירית של הצד המועד את המוביל האווירי. באחת מנקודות אלה לא ניתן לממש זכות תעבורה זו באירופה ו/או בצפון אמריקה.

ב. המובילים האוויריים המיועדים של ברזיל רשאים לממש את הזכויות לפי ההוראות באות ג' של ס"ק 2 לסעיף 2 להסכם בשתי נקודות שעליהן תימסר הודעה ע"י הרשות האווירית של הצד המועד את המוביל האווירי. באחת מנקודות אלה לא ניתן לממש זכות תעבורה זו באירופה ו/או בצפון אמריקה.

ג. תניית ביניים מותרת.

סעיף 28
רישום ב-ICAO

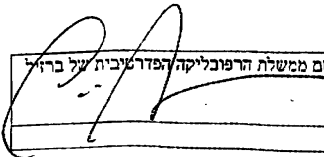
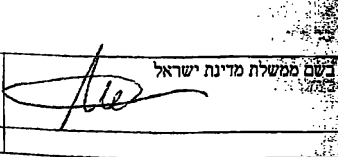
המטרה של תיקון בו יירשם עם חתימתו ב-ICAO ע"י הצד שבשטחו נחתם הסכם זה, או כמוסכם

סעיף 29
כניסה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך קבלת האיגרת הדיפלומטית השנייה המעידה כי כל הנהלים הפנימיים
הנדרשים מלאו ע"י שני הצדדים.

הצדדים החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש על-ידי ממשלתו, החמו על הסכם זה.

עשה בברזיליה ביום 29 יולי 2009, שהוא יום _____ באב התשס"ט, בשפות עברית,
צרפתית, אנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. בכל מקרה של הבדלים בפרשנות הסכם זה,
כדיע הנוסח האנגלי.

 <p>בשם ממשלת הרפובליקה הפדרטיבית על ברזיל</p>	 <p>בשם ממשלת מדינת ישראל</p>
---	--

סעיף 23**התייעצויות**

1. כל צד רשאי, בכל עת, לבקש התייעצות בנוגע לפרשנות, להחלה, ליישום, או לחיקון של הסכם זה או לציות לו.
2. התייעצויות כאמור, העשויות להתנהל בדיון או במכתובת, יתחילו בתוך תקופה של 60 ימים (שישים) ימים מתאריך שבו קיבל הצד האחר בקשה בכתב, אלא אם כן הסכימו הצדדים אחרת.

סעיף 24**יישוב מחלוקת**

1. כל מחלוקת המתעוררת בין הצדדים בעניין פרשנותו או יישומו של הסכם זה, למעט אלה העשויות להתעורר בהתאם לסעיף 8 (בטיחות) ו-9 (ביטחון התעופה), רשויות התעופה של הצדדים ישתלחו תחילה ליישבה בהתייעצויות ובמשא-ומתן.
2. לא עלה בידי הצדדים להגיע להסדר במשא-ומתן, המחלוקת תיושב בצינורות הדיפלומטיים.

סעיף 25**חיקונים**

1. כל חיקון שהצדדים הסכימו עליו בהתאם לסעיף 23 (התייעצויות) ייכנס לתוקף בתאריך שייקבע בחילופי איגרות דיפלומטיות, עדות לכך שכל הנהלים הפנימיים הדרושים הושלמו ע"י שני הצדדים.
2. כל חיקון לנספחים ניתן לערוך בצע בהסכם בכתב בין רשויות התעופה של הצדדים והוא ייכנס לתוקף אחרי אישורו בחילופי איגרות דיפלומטיות.

סעיף 26**הסכמים רב-צדדיים**

- אם הסכם רב-צדדי המתייחס להובלה אווירית נכנס לתוקף ביחס לשני הצדדים, ההסכם הנוכחי יתוקן באופן שיחייבם להוראות אותו הסכם רב-צדדי.

סעיף 27**סיום**

- כל צד רשאי בכל עת למסור לצד האחר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטיים, על החלטתו להכיא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תעבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה יובא ההסכם לידי סיום שנים עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד האחר, אלא אם כן ההודעה נמשכת בהסכמה לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור על הקבלה מאת הצד האחר, תיחשב ההודעה כאילו נחקלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי ICAO.

2. לכל המובילים האוויריים להם הסכמים כאמור יהיו זכויות תעבורה מתאימות והם ימלאו אחר הדרישות החלות כרגיל על הסדרים כאמור.

סעיף 19

איסור על עישון

1. כל צד יאסור או יגרום למובילים האוויריים שלו לאסור עישון בכל הטיסות הנושאות נוסעים שמפעילים המובילים האוויריים שלו בין הצדדים. איסור זה יתחיל על כל המקומות בתוך כלי הטיס ויהיה בתוקף ממועד תחילת עליית הנוסעים למטוס ועד למועד השלמת ירידת הנוסעים.
2. כל צד ינקוט בכל האמצעים הנראים לו סבירים כדי להבטיח ציות של המובילים האוויריים שלו ושל נוסעים וצוותיהם להוראות סעיף זה, כולל הטלת עונשים מתאימים על אי-ציות.

סעיף 20

סטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל צד יספקו או יגרמו למוביל האווירי או למובילים האוויריים המיועדים שלהן לספק לרשויות התעופה של הצד האחר, לפי בקשתו, הצהרות סטטיסטיות תקופתיות או אחרות ככל שנדרש באופן סביר לצורך בחינת הקיבולת המסופקת בשירותים המוסכמים ע"י המוביל(ים) האווירי(ים) המיועדי(ים) של הצד הראשון.

סעיף 21

אישור לוחות זמנים

1. המוביל האווירי של כל צד יגיש את לוחות הטיסות החוזיים שלו לאישור רשויות התעופה של הצד האחר לפחות שלושים (30) ימים לפני הפעלת השירותים המוסכמים. אותו נוהל יתחיל על כל שינוי בהם.
2. לטיסות נוספות שהמוביל האווירי המיועד של צד אחד מבקש להפעיל מחוץ ללוח הזמנים המאושר, אותו מוביל אווירי ייב לבקש אישור מראש מרשויות התעופה של הצד האחר. בקשות כאמור יוגשו כרגיל לפחות חמישה עשר (15) ימים לפני הפעלת הטיסות האמורות.

סעיף 22

הגנה על הסביבה

הצדדים תומכים בצורך להגן על הסביבה ע"י קידום הפיתוח בר הקיימא של התעופה. הצדדים מסכימים, ביחס לפעולות בין שטחיהם, למלא אחר התקנים והנהגים המומלצים של ICAO (SARPs) של נספח 16 והמדיניות וההנחיה הקיימת של ICAO בדבר ההגנה על הסביבה.

3. הוראות סעיף זה אינן פוטרות את המובילים האוויריים של שני הצדדים ממסכים, מסים ותרומות שהם כפופים להם.
4. אם קיים הסכם מיוחד למניעת כפל מס, או הסכם מיוחד שמסדיר העברת כספים בין הצדדים, הוראות הסכמים כאמור יכריעו.

סעיף 17

מכירה ושיווק של שירותי תובלה אווירית

1. כל צד יעניק למובילים האוויריים של הצד האחר את הזכות למכור ולשווק שירותי אוויר בשטחו, במישרין או באמצעות סוכנים או מתווכים אחרים לבהירת המוביל האווירי, כולל הזכות להקים משדורים, הן מקוונים והן לא מקוונים.
2. לכל מוביל אווירי יהיה הזכות למכור תובלה במטבע של אותו שטח או, בכפוף לחוקים ולתקנות הלאומיים שלו, במטבעות הניתנים להמרה חופשית של מדינות אחרות, וכל אדם יהיה חופשי לרכוש תובלה כאמור במטבעות המקובלים על אותו מוביל אווירי.
3. המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של צד אחד יורשו, על בסיס של הדדיות, להביא לשטח הצד האחר ולהחזיק בו את נציגיהם ואת הסגל המסחרי, התפעולי והטכני, כדרוש בדיקה להפעלת השירותים המוסכמים.
4. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שיסופקו, לשיקול דעת המוביל האווירי המיועד או המובילים האוויריים המיועדים של צד אחד, באמצעות אנשי הסגל שלו או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים, הפועלים בשטח הצד האחר, ומורשים לבצע שירותים למען מובילים אוויריים אחרים.
5. הנציגים ואנשי הסגל יהיו כפופים לחוקים ותקנות התקפים אצל הצד האחר, ובהתאם לחוקים ולתקנות האמורים:
- (א) כל צד על בסיס הדדיות ותוך עיכוב מזער, יעניק את היתרי העבודה, אשרות המבקרים או מסמכים דומים לנציגים ולאנשי הסגל הנזכרים בס"ק 3 לסעיף זה; וכן
- (ב) שני הצדדים יקדמו ויורו את דרישת היתרי ההעסקה לסגל הממלא תפקידים ומנינים מסוימים משך לא יותר מתשעים (90) ימים.

סעיף 18

שיתוף קודים

1. המובילים המיועדים של שני הצדדים רשאים להפעיל או להציע בשיתוף קודים, הלל סגור והסדרים מסחריים אחרים:
- (i) עם מוביל אווירי או מובילים אוויריים של צד; וכן
- (ii) עם מוביל אווירי או מובילים אוויריים של מדינה שלישית רק בנקודות שמעבר שבלוח הנתונים המוסכמים, ובלבד שאותה מדינה שלישית מחירה או מרשה הסכמים כאמור בין מובילים אוויריים של הצד האחר ומובילים אוויריים אחרים בשירותים אל אותה מדינה וממנה.

5. התייעצויות בין הצדדים יוסדרו בכל פעם שצד מבקש כי הקיבולת לפי הוראות הסכם זה בכל פעם שצד מבקש כי הקיבולת לפי הוראות הסכם זה תיבחן כדי להבטיח את יישום העקרונות בהסכם המסדירים את ביצוע השירותים.
6. אם, לאחר הבחינה, הצדדים אינם מסכימים על הקיבולת שתסופק בשירותים המוסכמים, הקיבולת שהמובילים האוויריים המיועדים של הצדדים רשאים לספק לא תתרוג, מסך כל הקיבולת שעל אספקתה הוסכם בעבר.

סעיף 14

תחזור

1. מחירי שירותי הובלה האווירית המכוסים ע"י הסכם זה יהיו כפופים לכללים של מדינת המוצא של התנועה.
2. כל צד רשאי לדרוש הודעה לרשות או הגשה אצלן של מחירים להובלה אל שטחו וממנו, ע"י המובילים האוויריים של הצד האחר.

סעיף 15

תחרות

1. הצדדים יודיעו זה לזה על החוקים, המדיניות והנהגים שלהם העוסקים בתחרות או על שינויים בהם, וכל יעד מוגדר שלהם, אשר עשויים להשפיע על הפעלת שירותי הובלה האווירית לפי הסכם זה, ויזהו את הרשויות האחראיות ליישומם.
2. הצדדים יודיעו זה לזה בכל עת שנראה להם כי ייחכן שיש אי התאמה בין החלת החוקים, המדיניות והנהגים שלהם העוסקים בתחרות לבין העניינים המתייחסים להפעלת הסכם זה.
3. על אף כל תראה סותרת אחרת, אין בהסכם זה דבר אשר (i) יחייב או יעדיף אימון של הסכמים בין מיזמים, החלטות של התאגדויות או מיזמים או נהגים מתואמים המונעים או מסלפים תחרות; או (ii) מחזרים את תוקפו של כל הסכם, החלטה או נהג מתואם כאמור; או (iii) אוצלים למפעילים כלכליים פרטיים את האחריות לנקיטת אמצעים המונעים, מסלפים או מגבילים תחרות.

סעיף 16

המרת מטבע והחזרת רווחים

1. כל צד יתיר למובילי(ים) אווירי(ים) של הצד האחר להמיר ולהעביר לחו"ל, לפי ביקוש, את כל הכנסות המקומית ממכירת שירותי הובלה אווירית העודפות על סכומים שהוצאו במקום, כשההמרה וההחזרה מותרות במהרה בשער החליפין החל בתאריך הבקשה להמרה ולהחזרה.
2. ההמרה וההחזרה של הכנסות כאמור יותרו בהתאם לחוקים ולחקנות בני החלטה, ואינם כפופים להיטלים מינהליים או להיטלי חליפין כלשהם למעט אלה שבנקים מטילים כרגיל על ביצוע המרה והחזרה כאמור.

ג) שהועלו לכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד בשטח הצד האחר והמיועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים;

בין שנעשה בפריטים אלה שימוש או שנצרכו בשלמותם או בחלקם כתחום שטח ארצו של הצד המעניק את הפטור, ובין שלא, ובלבד שהבעלות על פריטים כאמור איננה מועברת בשטח הצד האמור.

3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל אחד מהצדדים, ניתן לפרוק בשטח הצד האחר רק באישור רשויות המכס של אותו שטח. במקרה האמור, ניתן לשימם תחת השגחת הרשויות האמורות עד מועד ייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

סעיף 12

מיטרי

1. דון המיוצג ע"י כלי טיס המופעלים בשירותי אוויר בינלאומיים ע"י מוביל אווירי מיועד יהיה חייב במס רק בשטח הצד שבו נמצא מקום הניהול הממשי של המוביל האווירי.

2. רוחצים מהפעלת כלי טיס של מוביל אווירי מיועד בשירותי אוויר בינלאומיים, וכן טובין ושירותים המסופקים לו, יהיו חייבים במס בהתאם לדין של כל צד.

סעיף 13

קיבולת

1. הקיבולת הכוללת שיספקו המובילים המיועדים של הצדדים בשירותים המוסכמים תוסכם בין רשויות התעופה של הצדדים לפני תחילת הפעילות, ולאחר מכן בהתאם לדרישות התנועה הצפויות.

2. מתקני ההובלה האווירית העומדים לרשות ציבור הנוסעים צריכים להיות כזיקה קרובה לדרישות הציבור להובלה כאמור.

3. המוביל האווירי או המובילים האוויריים של כל צד יפעלו בכל נתיב מוסכם בין שטחי שני הצדדים על בסיס בלתי מפלה.

4. יעדם העיקרי של שירותים שמספק מוביל אווירי לפי הסכם זה יהיה אספקת קיבולת מתאימה לדרישות התנועה בין המדינה שהמוביל האווירי האמור הוא אזרחיה לבין מדינת היעד הסופי של התנועה. הכוונה להעלות או להוריד שירותים כאמור בתנועה בינלאומית המיועדת למדינות שלישיות בנקודה או בנקודות בנתיבים המפורטים בהסכם זה תמומש בהתאם לעקרונות הכלליים של הפיתוח המסודר של ההובלה האווירית הבינלאומית ששני הצדדים דוגלים בהם ותהיה כפופה לעיקרון הכללי שעל הקיבולת להיות קשורה:

(א) לדרישות התנועה בין מדינות המוצא לכין מדינות היעד הסופי של התנועה;

(ב) לדרישות של פעולת מוביל אווירי במעבר; וכן

(ג) לדרישות התנועה של האזור שדרכו עובר המוביל האווירי, אחרי הבאה בחשבון של שירותים מקומיים ואזוריים.

6. לכל צד תהיה הזכות, בתוך שישים (60) ימים אחרי הודעה, שרשויות התעופה שלו יקיימו הערכה בשטח הצד האחר של אמצעי הביטחון שמקיימים, או שמחכנים לקיים, מפעילי כלי טיס ביחס לטיסות המגיעות משטח הצד הראשון או יוצאות אליו. ההסדרים המינהליים לקיום הערכות כאמור יוסכמו בין רשויות התעופה ויושמו ללא דיחוי כדי להבטיח שההערכה תתקיים במהירות. כל ההערכות יכוסו בהסכם סודי.

7. כאשר יש לצד סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לביטחון התעופה, הצד הראשון רשאי לבקש התייעצויות. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך חמישה עשר (15) ימים מקבלת הודעה כאמור ע"י אחד הצדדים. אי הגעה להסכם מניח את הדעת בתוך 15 ימים יהווה עילה למניעה, שלילה, התלייה או הסלת חגאים על ההיתרים של המוביל האווירי של הצד האחר. כאשר מצב חירום מצדיק זאת, או כדי למנוע את המשך אי הציית להוראות הסכם זה, רשאי צד מתקשר לנקוט פעולה זמנית בכל עת.

סעיף 10

היטלי משתמש

1. צד לא יטיל ולא יחיר להטיל על המובילים האוויריים של הצד האחר היטלי משתמש גבוהים מאלה המוטלים על המובילים האוויריים שלו המפעילים שירותי אוויר בינלאומיים דומים.
2. כל צד יעודד התייעצות בדבר היטלי משתמש בין ארגוני הגבייה המוסמכים שלו לבין המובילים האוויריים המשתמשים בשירותים ובמתקנים המועמדים לרשותם, מקום שמעשי, באמצעות הארגונים המייצגים של המובילים האוויריים. יש לתת למשתמשים כאמור הודעה סבירה על כלי הצעה לשינויים בהיטלי משתמשים על מנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים. כן יעודד כל צד את רשויות הגבייה המוסמכות שלו ואת המשתמשים האמורים להתליף מידע מתאים בנוגע להיטלי משתמש.

סעיף 11

דמי מכס

1. על בסיס של הדדיות, כל צד יפטור במלוא המידה האפשרית לפי הדין הלאומי שלו את המוביל האווירי המיועד של הצד האחר ממגבלות יבוא, תשלומי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיטלים לאומיים, שאינם מבוססים על עלות השירותים הניתנים עם ההגעה, על כלי טיס, דלק, שמני סיכה, אספקה טכנית מתכלה, חלפים לרבות מנועים, ציוד רגיל לכלי טיס, צידה לכלי טיס ופריטים אחרים כגון מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אוויריים, כל דברי דפוס הנרשאים את סימני החברה, וחומר פרסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד, המיועד לשימוש או המשמש אך ורק בהפעלה או בשירות כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחר כאמור המפעיל את השירותים המוטכמים.

2. הפטורים המענק בסעיף זה יחולו על הפריטים הנזכרים בס"ק 1:

- א) שהוכנסו לשטח הצד על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד האחר או מטעמו;
- ב) שהותזו ככלי טיס של המוביל האווירי המיועד של צד אחד עם ההגעה לשטח הצד האחר או ביציאה ממנו;

5. כל פעולה של צד אחד בהתאם לס"ק 4 לעיל תופסק ברגע שהבסיס לנקיטת אותה פעולה יהדל להתקיים.

6. בהתייחס לס"ק 2, אם נקבע כי צד אחד עומד באי-ציותו לתקני ICAO בתום פרק הזמן המוסכם, תימסר הודעה על כך למזכיר הכללי של הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. לאחרון תימסר הודעה גם על יישוב משביע רצון של המצב בהמשך.

סעיף 9

ביטחון התעופה

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים חוזרים ומאשרים כי מחויבותם ההדדית להגן על ביטחון התעופה האזרחית מפני מעשי התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. כלי להגביל את כלליות זכויותיהם והתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970, האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד ביטחון התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971, הפרוטוקול המשלים שלה בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנגלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, האמנה בדבר סימון חומרי נגיף פלסטיים למטרות גילוי, שנחתמה במונטריאול ב-1 במארס 1991, וכן כל אמנה או פרוטוקול אחרים הקשורים לביטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מחויבים להם.
2. הצדדים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעים ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על ביטחון התעופה האזרחית.
3. הצדדים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על-ידי ICAO ויועדו כנספחים לאמנה; הם ידרשו כי מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצוי בשטחם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטחם, ארצם יהגו בהתאם להוראות ביטחון התעופה האמורות. כל צד יערכן את הצד האחר בכל הבדל בין התקנות והנהגים הלאומיים שלו לבין תקני ביטחון התעופה שבנספחים. כל צד רשאי לבקש התייעצויות מיידיות עם הצד האחר בכל עת על מנת לדון בכל הבדל כאמור.
4. כל צד מסכים כי ניתן לדרוש ממפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות ביטחון התעופה הנזכרות בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על-ידי הצד האחר לשם כניסה לשטח של הצד האחר, יציאה ממנו או בעת שהייה בו. כל צד יבטיח את יישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטחו כדי להגן על כלי הטיס וכדי לברוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-ד, כבודה, מטען וציוד כלי טיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלכן. כל צד ייתן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד האחר לגבי אמצעי ביטחון מיוחדים סבירים נובח איום מסוים.
5. במקרה שמתרחשת תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי האוויר או מתקני העזר לטיסה, יסייעו הצדדים זה לזה ע"י הקלה על תקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים להכביא לסיים מהיר ובטוח של תקרית או איום בתקרית-כאמור.

סעיף 6**מעבר ישיר**

נוסעים, כבודה, מטען ודואר במעבר ישיר יהיו כפופים לפיקוח מפורשט בלבד. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס וממסים דומים אחרים.

סעיף 7**הכרה בתעודות וברישיונות**

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שצד אחד מנפיק או נותן להם תוקף, ועודם תקפים, יוכרו כתקפים על-ידי הצד האחר למטרת הפעלתם של השירותים המוסמכים, ובלבד שההרשות שלפיהן הונפקו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו תוקף יהיו שוות או מעל לתקני מינימום אשר יכול כי ייקבעו בהתאם לאמנה.
2. אם זכויות היתר או התנאים של הרישיונות או התעודות הנזכרים בס"ק 1 לעיל, שמנפיקות רשויות התעופה של צד אחד לכל אדם או מוביל אווירי בדיקה לכלי טיס המשמש בהפעלת השירותים המוסמכים, מתירות שוני מתקני המינימום שהוגשו לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), הצד האחר רשאי לבקש התייעצויות בין רשויות התעופה במגמה להבהיר את הנהוג הנזקק.
3. עם זאת, כל צד שומר על זכותו לסרב להכיר, למטרות טיסות מעל לשטחו או נחיתה בו, בתעודות הכשירות וברישיונות המוענקים לאזרחיו ע"י הצד האחר.

סעיף 8**בטיחות**

1. כל צד רשאי לבקש התייעצויות בכל עת בנוגע לתקני בטיחות שמקיים הצד האחר בכל תחום המתיחס למתקני תעופה, לצוותי אוויר, לכלי טיס או להפעלתם. התייעצויות כאמור יתקיימו בתוך 30 (שלושים) ימים מתאריך אותה בקשה.
2. אם, בעקבות התייעצויות כאמור, מוצא צד אחד כי הצד האחר אינו מקיים ומגלה בפועל תקני בטיחות בתחומים הנזכרים בס"ק 1 העומדים בתקנים שנקבעו בהתאם לאמנה, לצד האחר תימסר הודעה על ממצאים אלה ועל הצעדים הנחשבים לדרושים לעמידה בתקני ICAO. הצד האחר ינקוט פעולה מתקנת מטיאמה בתוך פרק זמן מוסכם.
3. בהתאם לסעיף 16 לאמנה, מוסכם עוד כל כי כלי טיס שמופעל על ידי מובילי אווירי של צד אחד או מטעמו, בשירות אל שטח הצד האחר או ממנו, בהיותו בשטח הצד האחר, יהיה כפוף להיפוש ע"י הציגים המוסמכים של הצד האחר, ובלבד שהדבר אינו מוביל לעיכוב בלתי סביר בהפעלת כלי הטיס. על אף ההתחייבויות הנזכרות בסעיף 33 לאמנה, מטרת חיפוש זה היא לאמת את תוקף היתעד הנגוע בדבר של כלי הטיס, רישיונות אנשי צוותו, ושצידוד כלי הטיס ומצבו תראמים את התקנים שנקבעו באותה עת בהתאם לאמנה.
4. כאשר פעולה חיונית דרושה להבטחת בטיחות פעולתו של מוביל אווירי, על צד שומר על הזכות להשעות מיד או לשנות את היתר ההפעלה של מוביל אווירי או מובילים אוויריים של הצד האחר.

3. עם קבלת היתר ההפעלה לפי ס"ק 2, המוביל האווירי המיועד רשאי בכל עת להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים שלשגמם יועד כך, ובלבד שהמוביל האווירי ממלא אחר ההוראות בנות ההתולה של הסכם זה.

סעיף 4

השעייה, שלילה והגבלה של היתר

1. לרשויות התעופה של כל צד תהיה הזכות להשעות את היתר הנוכח בסעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם זה ביחס למוביל אווירי שהתעדיד הצד האחר, ולהשעות, להחלות או להתנות תנאים על ההיתרים האמורים, באופן זמני או קבוע.

א) במקרים שלא נחה דעתן כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית נתונות בידי הצד שהועיד את המוביל האווירי, בידי אורחיו או בידי שניהם גם יחד;

ב) במקרה שהצד המועיד את המוביל האווירי לא ציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (בטיחות) סעיף 9 (ביטחון התעופה); וכן

ג) במקרה שהמוביל האווירי המיועד האמור הראה שאינו כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות החלים באורח רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הצד המקבל את התועדה.

2. אם ביטול, התלייה או התניית התנאים שצוינו בס"ק 1 באופן לסעיף הנוכחי אינם חיוניים באופן מיידי כדי למנוע הפרה נוספת של חוקים ותקנות, או של הוראות הסכם זה, הזכות האמורה תמומש רק אחרי התייעצות עם הצד האחר. התייעצויות כאמור יתקיימו לפני תום שלושים (30) ימים אחרי בקשה של צד אחד, אלא אם כן שני הצדדים מסכימים אחרת.

סעיף 5

החלת חוקים

1. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, המסדירים את כניסתם לשטחו ואת יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים כשירותי אוויר בינלאומיים, או את ההפעלה וההססה של כלי טיס כאמור בעדום בשטחו, יחולו על כלי הטיס של המבילים האוויריים המיועדים של הצד האחר.

2. חוקיו ותקנותיו של צד אחד, המחייבים לכניסתם לשטחו, שהייתם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים, צוות ומטען כולל דואר, לרבות תקנות בדבר הגירה, מכס, מטבע ובריאות הסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען והדואר המובלים ע"י המוביל האווירי של הצד האחר בעת שהייתם בשטח האמור.

3. צד לא ייתן העדפה למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוביל אווירי של הצד האחר העוסק בהובלה אווירית בינלאומית דומה בהחלת תקנות ההגירה, המכס וההסגר שלו ותקנות דומות.

6) "שירות אווירי", "שירות אווירי בינלאומי", "מוביל אווירי" ו"חניה שלא למטרות תעבורה מסחרית", תהיה משמעות כמפורט בסעיף 96 לאמנה.

סעיף 2

הענקת זכויות

1. כל צד מעניק לצד האחר את הזכויות המפורטות בהסכם זה לשם הפעלת שירותי אוויר בינלאומיים בנתיבים המפורטים בלוח הנתיבים.
2. כפוף להוראות הסכם זה, או בנספחו, ייהנה(ו) המוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של כל צד מהזכויות הבאות:
 - (א) לטוס ללא נחיתה מעל לשטח הצד האחר;
 - (ב) לערוך חניית בשטח הצד האחר שלא למטרות תעבורה;
 - (ג) לערוך חניית בנקודה(ות) בנתיבי(ים) המפורט(ים) בלוח הנתיבים להסכם זה למטרות העלאה והורדה של תנועה בינלאומית בצורת נוסעים, כבודה, מטען או דואר, בנפרד או בשילוב;
 3. המובילים האוויריים של כל צד, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 (הועדה והרשאה) להסכם, ייהנו אף הם מהזכויות המפורטות בס"ק 2 א) ו-ב) לסעיף זה.
 4. אין בהסכם זה דבר אשר יחשב כמעניק למוביל(ים) האווירי(ים) המיועד(ים) של צד אחד זכות-יתר להעלות בשטח הצד האחר נוסעים, כבודה, מטען ודואר, המובלים כשכר והמיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד האחר.

סעיף 3

הועדה והרשאה

1. לכל צד תהיה הזכות להועיד בכתב לצד האחר, בצינורות דיפלומטיים, מוביל אווירי או מובילים אוויריים לשם הפעלת השירותים המוסכמים, ולבטל או לשנות הועדה כאמור.
2. עם קבלת הועדה כאמור, ולפי בקשה של המוביל האווירי המיועד, בצורה ובאופן הקבועים לגבי היתר הפעלה, כל צד יעניק את היתר ההפעלה המתאים תוך עיכוב נזהלי מערי, ובלבד:
 - (א) שהבעלות הממשית והשליטה המעשית נתונות בידי הצד שהועיד את המוביל האווירי, בידי אורזיו של אותו צד או בידי שניהם גם יחד;
 - (ב) שהצד המועיד את המוביל האווירי מציית להוראות המפורטות בסעיף 8 (ביטחות) וסעיף 9 (ביטחון התעופה); וכן
 - (ג) שהמוביל האווירי המיועד כשיר למלא אחר התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות החלים בארצו רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים על-ידי הצד המקבל את הועדה.

מבוא

וממשלת מדינת ישראל וממשלת הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל, להלן "הצדדים"; בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

ברצותן לתרום להתקדמות התעופה האזרחית הבינלאומית; וכן

ברצותן לעשות הסכם למטרת כינון הפעלה של שירותי אוויר בין שתייהן ומעבר להם;

הסכימו לאמור:

סעיף 1**הגדרות**

למטרות הסכם זה, אם לא נקבע אחרת, המונח:

(א) "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל, רשות התעופה האזרחית המיוצגת ע"י הסוכנות לאומית לתעופה אזרחית; במקרה של מדינת ישראל, משרד התחבורה, ע"י מינהל התעופה האזרחית; או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו למלא את התפקידים שמבצעות הרשויות האמורות;

(ב) "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחו (ז') וכל תיקון להם;

(ג) "קיבולת" פירושו סכום (מי) השירותים הניתנים לפי ההסכם בדרך כלל נמדדים במספר טיסות (תדירות) או מושבים או טונות של מטען המוצעים בשוק (זוג ערים, או ממדינה-למדינה) בנתיב בפרק זמן מוגדר, כגון יומי, שבועי, עונתי או שנתי;

(ד) "אמנה" פירושו אמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944, ולרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94 שלה, ככל שאותם נספחים ותיקונים נכנסו לתוקף לגבי שני הצדדים;

(ה) "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שיעד והוסמך בהתאם לסעיף 3 (הועדה הרשאה) להסכם זה;

(ו) "מחיר" פירושו כל תעריף, מחיר או היטל על הובלת נוסעים, כבודה ו/או מטען, להוציא דואר, בהובלה אווירית, כולל כל צורה אחרת של הובלה הקשורה אליה, שנובים המובילים האוויריים, כולל סוכניהם, והתנאים המסדירים את זמינות התעריף, המחיר או ההיטל האמורים;

(ז) "טח"ן, בויקה למדינה, תהיה לו המשמעות שניתנה לו בסעיף 2 לאמנה;

(ח) "היטלי משתמש" פירושו היטל שהרשויות המוסמכות מטילות או הן מתירות להטיל, על אספקת רכוש או מתקני נמל התעופה או מתקני עזר לטיסה, או מתקני או שירותי ביטחון טיסה, כולל שירותים ומתקנים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם; וכן

הסכם דו-צדדי בדבר שירותי אוויר

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה הפדרטיבית של ברזיל

[PORTUGUESE TEXT – TEXTE PORTUGAIS]

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

PREÂMBULO

O Governo da República Federativa do Brasil
e

O Governo do Estado de Israel
(doravante referidos como “Partes”),

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional; e

Desejando concluir um Acordo com o propósito do estabelecimento e operação de serviços aéreos entre seus territórios e além;

Acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para as finalidades deste Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

- a) “autoridades aeronáuticas” significa, no caso do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); e no caso do Estado de Israel o Ministério dos Transportes através da Autoridade de Aviação Civil; ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) “Acordo” significa este Acordo, seu(s) Anexo(s) e quaisquer emendas decorrentes;
- c) “capacidade” significa a quantidade de serviços proporcionados segundo o Acordo, normalmente medida em número de vôos (frequências) ou assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota, durante um período específico, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que tais Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes e as condições que regem a disponibilidade de tais preços, tarifas ou encargos;
- g) “território” em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou autorizado por elas a ser cobrado, pelo uso do aeroporto ou de suas instalações, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações ou serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados com elas, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

Artigo 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.
2. Com submissão às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:
 - a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
 - b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e
 - c) fazer escalas em pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas deste Acordo para embarcar ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal, separadamente ou em combinação.
3. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não aquelas designadas segundo o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nos parágrafos 2 a) e b) deste Artigo.

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

Artigo 3

Designação e Autorização

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

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

- a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa aérea sejam da Parte que a designa, de seus nacionais, ou de ambos;
- b) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e
- c) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

Artigo 4

Negação, Revogação e Limitação de Autorização

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

- a) no caso em que elas não estejam convencidas de que a propriedade majoritária e o controle efetivo pertençam à Parte que designou a empresa aérea, seus nacionais ou a ambos;
- b) no caso em que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e

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

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

Artigo 5 Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronave utilizada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como aqueles relativos a imigração, alfândega, dinheiro, saúde e quarentena serão aplicados a passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves da empresa aérea da outra Parte enquanto estiverem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência à sua própria empresa aérea ou a qualquer outra empresa aérea em relação a uma empresa aérea da outra Parte utilizada em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

Artigo 6 Trânsito Direto

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

Artigo 7 Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para os fins de operação dos serviços acordados, desde que os requisitos segundo os quais tais certificados e licenças

foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

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

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para a finalidade de sobrevôo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 8 Segurança Operacional

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

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

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

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

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

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

Artigo 9 Segurança da Aviação

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

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

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

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas

adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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

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

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

Artigo 10 Tarifas Aeronáuticas

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

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

autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 11 Direitos Alfandegários

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

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

- a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;
- b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou
- c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados, sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

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

Artigo 12 Impostos

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

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.

Artigo 13 **Capacidade**

1. A capacidade total a ser oferecida nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas das Partes será acordada entre as autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das necessidades previstas de tráfego.

2. As facilidades de transporte aéreo oferecidas ao público usuário devem apresentar uma relação próxima às necessidades do público para este transporte.

3. A empresa ou empresas aéreas designadas de cada Parte deverão operar em qualquer rota acordada entre os territórios das duas Partes de forma não discriminatória.

4. Os serviços oferecidos por uma empresa aérea designada sob este Acordo devem ter como objetivo primário a oferta de capacidade adequada às demandas de tráfego entre o país do qual a empresa aérea é designada e o país de destino final do tráfego. O direito de embarcar ou desembarcar nesses serviços, tráfego internacional destinado para e com origem em terceiros países em ponto ou pontos nas rotas especificadas neste Acordo devem ser exercidos em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo internacional ao qual ambas as Partes subscrevem e devem se submeter ao princípio geral de que a capacidade deve estar relacionada:

- a) às necessidades de tráfego entre o país de origem e os países de destino final do tráfego;
- b) às necessidades de operação direta da empresa aérea; e
- c) às necessidades de tráfego da área pela qual a empresa aérea passe, após levar em consideração os serviços locais e regionais.

5. Devem ser realizadas consultas entre as Partes sempre que uma Parte solicite a revisão da capacidade oferecida sob este Acordo, de forma a assegurar a aplicação dos princípios do Acordo que regulem a condução dos serviços.

6. Se, ao revisá-la, as Partes não chegarem a um acordo sobre a capacidade que deve ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que as empresas aéreas designadas das Partes poderão oferecer não excederá aquela previamente acordada.

Artigo 14 **Preços**

1. Os preços para serviços de transporte aéreo compreendidos neste Acordo estarão sujeitos às regras do país de origem do tráfego.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro, junto às autoridades, pelas empresas aéreas da outra Parte, dos preços do transporte para e desde seu território.

Artigo 15 **Concorrência**

1. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, que poderiam afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.
2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.
3. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo deverá (i) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas ou práticas combinadas que impeçam ou distorçam a concorrência; (ii) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas combinadas; ou (iii) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade da tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 16 **Conversão de Divisas e Remessa de Receitas**

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.
2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.
3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

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

Artigo 17 Atividades Comerciais

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

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

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

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

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

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

Artigo 18 Código Compartilhado

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão operar ou oferecer serviços, utilizando as modalidades de código compartilhado, bloqueio de espaço e outras formas de cooperação comercial:

- i) com empresas aéreas de qualquer uma das Partes; e
- ii) com empresas aéreas de um terceiro país apenas em pontos além no quadro de rotas acordado, sempre e quando o referido terceiro país autorize ou permita a realização de acordos equivalentes entre as empresas aéreas da outra Parte e outras empresas aéreas nos serviços até e desde o referido terceiro país.

2. Todas as empresas aéreas que concluíam tais acordos deverão contar com direitos de tráfego correspondentes e cumprir os requisitos que normalmente se aplicam a tais acordos.

Artigo 19 Proibição ao Fumo

1. Cada Parte proibirá ou fará com que suas empresas aéreas proíbam o fumo a bordo de todos os voos de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes. Esta proibição se aplicará a todos os locais da aeronave, e deverá estar em vigor do momento em que se inicia o embarque de passageiros até o momento em que o desembarque de passageiros seja completado.

2. Cada Parte deverá tomar todas as medidas que considere razoáveis de forma a assegurar o cumprimento por suas empresas aéreas e por seus passageiros e tripulação das disposições deste Artigo, incluindo a imposição das penalidades apropriadas pela não-conformidade.

Artigo 20 Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas para a finalidade de revisão da capacidade oferecida nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

Artigo 21 Aprovação de Horários

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

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra

Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

Artigo 22
Proteção do Meio Ambiente

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

Artigo 23
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.
2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado por ambas as Partes.

Artigo 24
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 8 (Segurança Operacional) e 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas das Partes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada através dos canais diplomáticos.

Artigo 25
Emendas

1. Qualquer emenda deste Acordo acertada entre as Partes, em conformidade com o Artigo 23 (Consultas), entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
2. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser acertada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

Artigo 26
Acordos Multilaterais

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

Artigo 27
Denúncia

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

Artigo 28
Registro na OACI

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

Artigo 29
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

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

Feito em Brasília, aos 22 dias do mês de julho de 2009, que corresponde ao 1 dia de AV 5769, em português, em hebreu e em inglês, sendo cada um dos textos igualmente autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação deste Acordo, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO GOVERNO DO ESTADO DE ISRAEL

Celso Amorim
Ministro das Relações Exteriores

Avigdor Lieberman
Ministro dos Negócios Estrangeiros do Estado de
Israel

Anexo
Quadro de Rotas

As empresas aéreas de cada Parte, designadas sob este Acordo, serão autorizadas a oferecer transporte aéreo entre pontos das seguintes rotas:

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

De quaisquer pontos no Brasil via quaisquer pontos intermediários para quaisquer pontos em Israel e quaisquer pontos além.

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de Israel:

De quaisquer pontos em Israel via quaisquer pontos intermediários para quaisquer pontos no Brasil e quaisquer pontos além.

Notas:

5ª Liberdade e *stopover*:

a. As empresas aéreas designadas de Israel poderão exercer os direitos constantes da letra "c" do parágrafo 2 do Artigo 2 deste Acordo em 2 pontos a serem notificados pela autoridade aeronáutica da Parte que designa a empresa aérea. Em um destes pontos, este direito de tráfego não poderá ser exercido na Europa e/ou América do Norte;

b. As empresas aéreas designadas do Brasil poderão exercer os direitos constantes da letra "c" do parágrafo 2 do Artigo 2 deste Acordo em 2 pontos a serem notificados pela autoridade aeronáutica da Parte que designa a empresa aérea. Em um destes pontos, este direito de tráfego não poderá ser exercido na Europa e/ou América do Norte;

c. É permitido o *stopover*.