

مرسوم سلطاني

رقم ٢٠٢٤/٣

بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

نحن هيثم بن طارق سلطان عمان

بعد الاطلاع على النظام الأساسي للدولة،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة سلطنة عمان وحكومة جمهورية البرازيل
الاتحادية الموقعة في الرياض بتاريخ ٥ من ديسمبر ٢٠٢٣م،
وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنا بما هو آت

المادة الأولى

التصديق على الاتفاقية المشار إليها، وفقا للصيغة المرفقة.

المادة الثانية

ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية، ويعمل به من تاريخ صدوره.

صدر في: ٢٧ من جمادى الآخرة سنة ١٤٤٥ هـ

الموافق: ١٠ من يناير سنة ٢٠٢٤ م

هيثم بن طارق

سلطان عمان

اتفاقية

الخدمات الجوية

بين

حكومة سلطنة عُمان

وحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

إن حكومة سلطنة عُمان، وحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية، المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين"، باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي، التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ ٧ من ديسمبر ١٩٤٤م،

ورغبة في المساهمة في تقدم الطيران المدني الدولي،

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين إقليميهما، وما وراءهما،

اتفقتا على ما يأتي:

المادة (١)

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، المصطلح:

أ. "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لحكومة سلطنة عُمان، هيئة الطيران المدني، وبالنسبة لحكومة

جمهورية البرازيل الاتحادية، سلطة الطيران المدني ممثلة في الوكالة الوطنية للطيران المدني، أو في كلتا

الحالتين أي سلطة أخرى أو شخص مخول لأداء الوظائف التي تمارسها السلطات المذكورة.

ب. "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية وأي ملحق لها، وأي تعديلات تجرى عليها.

- ج. "السعة" تعني مقدار الخدمات المقدمة بموجب هذه الاتفاقية، والتي تقاس عادة بعدد الرحلات (الترددات)، أو المقاعد أو الأطنان من البضائع المعروضة في السوق (بين المدن، أو من دولة إلى دولة) أو على مسار خلال فترة محددة كاليوم أو الأسبوع أو الموسم أو السنة.
- د. "المعاهدة" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م، وتشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة (٩٠) من تلك المعاهدة، وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (٩٠) و (٩٤) منها، بالقدر الذي تكون هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول بالنسبة لكلا الطرفين.
- هـ. "شركة الطيران المعينة" تعني شركة الطيران التي تم تعيينها وترخيصها وفقاً للمادة (٣) من هذه الاتفاقية.
- و. "السعر" يعني أي أجر أو سعر أو رسوم لقاء نقل الركاب والأمتعة والبضائع (باستثناء البريد) في النقل الجوي، وتشمل أي وسيلة نقل أخرى مرتبطة بذلك، والتي تتقاضاها شركات الطيران، بما في ذلك وكلائها، والشروط التي تحكم توافر هذا الأجر أو السعر أو الرسوم.
- ز. "إقليم" يعني بالنسبة لدولة، المعنى المحدد لها في المادة (٢) من المعاهدة.
- ح. "رسوم المستخدم" تعني الرسوم المفروضة على شركات الطيران من قبل السلطات المختصة أو التي تسمح بفرضها، لتوفير ممتلكات أو مرافق المطار أو مرافق الملاحة الجوية، أو مرافق أو خدمات أمن الطيران، بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات الصلة، للطائرات وطواقمها وركابها وبضائعها.
- ط. "خدمة جوية" و "خدمة جوية دولية" و "شركة طيران" و "التوقف لغير أغراض الحركة الجوية" تكون لها المعاني المحددة لكل منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

المادة (٢)

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي على المسارات المحددة في جدول المسارات المتفق عليه بشكل مشترك بين سلطات الطيران لكلا الطرفين.
٢. مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تتمتع شركات الطيران المعنية من قبل كل طرف، بالحقوق الآتية:
 - أ. التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف الآخر.
 - ب. التوقف في إقليم الطرف الآخر لغرض أغراض الحركة الجوية.
 - ج. التوقف في النقاط المحددة في جدول المسارات المتفق عليه بشكل مشترك بين سلطات الطيران لكلا الطرفين بهدف أخذ وإنزال الركاب أو الأمتعة أو البضائع أو البريد بشكل منفصل أو مجتمعة، وذلك لأغراض حركة المرور الدولية.
 - د. الحقوق الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
٣. تتمتع شركات الطيران التابعة لكل طرف، بخلاف الشركات المعنية بموجب المادة (٣) من هذه الاتفاقية، بالحقوق المنصوص عليها في البندين (أ) و (ب) من الفقرة (٢) من هذه المادة.
٤. ليس في هذه الاتفاقية ما يمكن اعتباره أنه يمنح لشركات الطيران المعنية من أحد الطرفين ميزة أخذ الركاب والأمتعة والبضائع والبريد من إقليم الطرف الآخر، وتوجيهها إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف مقابل أجر ما.

المادة (٣)

التعيين والترخيص

١. يحق لكل طرف أن يعين بالكتابة إلى الطرف الآخر، شركة أو شركات طيران، لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، وسحب أو تعديل هذا التعيين من خلال القنوات الدبلوماسية.
٢. عند تسلم ذلك التعيين، وعند تقديم طلب من قبل شركة الطيران المعنية بالشكل والطريقة المحددة من أجل ترخيص التشغيل، يمنح كل طرف ترخيص التشغيل المناسب دون أي تأخير إجرائي، شريطة:

- أ. أن تكون شركة الطيران المعنية تم تأسيسها في إقليم الطرف الذي عينها.
- ب. أن يمارس الطرف الذي يعين شركة الطيران رقابة تنظيمية فعالة على الشركة ويحافظ عليها.
- ج. أن يكون الطرف المعين لشركة الطيران ملتزماً بالأحكام المنصوص عليها في المادة (٧) والمادة (٨) من هذه الاتفاقية.
- د. أن تكون شركة الطيران المعنية مؤهلة لاستيفاء الشروط الأخرى المنصوص عليها في القوانين واللوائح المطبقة عادة في تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتلقي للتعيين.

٣. عند تسلم تصريح التشغيل المنصوص عليه في الفقرة (٢)، يجوز لشركة الطيران المعنية البدء في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها التي تم تعيينها من أجلها، شريطة أن تلتزم شركة الطيران المعنية بالأحكام السارية في هذه الاتفاقية.

المادة (٤)

حجب وإلغاء وتقييد الترخيص

١. يحق لسلطات الطيران لكل طرف أن تحجب التراخيص المشار إليها في المادة (٣) من هذه الاتفاقية بالنسبة إلى شركة طيران معينة من قبل الطرف الآخر، وإلغاء أو تعليق أو فرض شروط على تلك التراخيص بشكل مؤقت أو دائم في أي من الحالات الآتية:
 - أ. عدم اقتناعها بأن شركة الطيران المعنية تم تأسيسها في إقليم الطرف الذي عين الشركة.
 - ب. أن الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران المعنية لا يمارسها ويحتفظ بها الطرف الذي عين الشركة.
 - ج. إخفاق الطرف الذي عين شركة الطيران في الامتثال بالأحكام المنصوص عليها في المادة (٧) والمادة (٨) من هذه الاتفاقية.
 - د. إخفاق شركة الطيران المعنية في الوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها في القوانين واللوائح المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتلقي للتعيين.
٢. ما لم يكن الإلغاء الفوري أو التعليق أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ضروريا لمنع المزيد من انتهاكات القوانين واللوائح أو أحكام هذه الاتفاقية، فإن هذه الحقوق تمارس فقط بعد التشاور مع الطرف الآخر. ويجب أن تتم هذه المشاورات قبل انقضاء (٣٠) ثلاثين يوما من طلب أحد الطرفين، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك.

المادة (٥)

تطبيق القوانين

١. تطبق قوانين ولوائح أحد الطرفين التي تحكم دخول وخروج الطائرات العاملة في الخدمات الجوية الدولية، أو تشغيل وملاحة تلك الطائرات أثناء وجودها في إقليمه، على طائرات شركات طيران الطرف الآخر.
٢. تطبق القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين والمتعلقة بالدخول إلى والبقاء في والمغادرة من إقليم أحد الطرفين للركاب، والطاقم، والبضائع بما فيها البريد، كتلك المتعلقة بالهجرة والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي، على الركاب والطاقم والبضائع (بما في ذلك الحيوانات والنباتات) والبريد الذي تحمله طائرات شركة طيران الطرف الآخر أثناء وجودها في ذلك الإقليم.
٣. لا يجوز لأي من الطرفين منح معاملة تفضيلية لشركات الطيران التابعة له أو أي شركة طيران أخرى على شركة طيران تابعة للطرف الآخر تعمل في خدمات النقل الجوي الدولي المشابهة، وذلك في تطبيق لوائحها الخاصة بالهجرة والجمارك والحجر الصحي واللوائح المماثلة.
٤. يخضع الركاب والأمتعة والبضائع والبريد في التحويل المباشر لإجراءات رقابية مبسطة. وتعفى الأمتعة والبضائع المحولة مباشرة من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة.
٥. تلتزم شركات الطيران المعنية من قبل كل طرف بقوانين الطرف الآخر فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات إلى أراضيها، أو إخراجها منها، وذلك في أثناء الدخول أو البقاء أو مغادرة طائراتها إقليم ذلك الطرف.

المادة (٦)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والتراخيص الصادرة أو المعترف بسرئانها لدى أحد الأطراف، والتي لا تزال نافذة، يعترف بسرئانها من قبل الطرف الآخر لغرض تشغيل المسارات والخدمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون الشروط التي صدرت أو أصبحت صالحة بموجبها هذه الشهادات أو التراخيص، تعادل أو تفوق المعايير الدنيا التي أعدت أو يمكن أن تعد بموجب المعاهدة. ومع ذلك، يحتفظ كل طرف بحق رفض الاعتراف -لغرض الرحلات فوق إقليمه- بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه، أو المعترف بسرئانها من قبل الطرف الآخر، أو من قبل أي دولة أخرى.

المادة (٧)

السلامة

١. يجوز لكل طرف أن يطلب المشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة المطبقة من قبل الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بمرافق الطيران، وطاقم الطيران، والطائرات وتشغيل الطائرات. ويجب أن تعقد هذه المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوما من ذلك الطلب.
٢. إذا وجد أحد الطرفين بعد تلك المشاورات أن الطرف الآخر لا يحافظ على القواعد المتعلقة بالسلامة، ولا يديرها بشكل فعال في الجوانب المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه، والتي تفي بالمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة، يتم إخطار الطرف الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات المعتبرة ضرورية للامتثال بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي. ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة خلال الفترة التي يتم الاتفاق عليها.
٣. طبقا للمادة (١٦) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أيضا أن أي طائرة مشغلة من قبل أو نيابة عن شركة طيران تابعة لأحد الطرفين على خدمات إلى أو من إقليم الطرف الآخر، وفي أثناء الوجود في

إقليم الطرف الآخر، فإنه يجوز أن تخضع لفحص من قبل الممثلين المفوضين للطرف الآخر، شريطة ألا يتسبب هذا في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. وبغض النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة (٣٣) من المعاهدة، فإن الغرض من هذا الفحص هو التحقق من سريان وثائق الطائرة ذات الصلة وتراخيص طاقمها، وأن معدات الطائرة وحالة الطائرة تمتثل للمعايير المعدة في ذلك الوقت وفقا للمعاهدة.

٤. عندما يكون الإجراء العاجل ضروريا لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كل طرف بحق القيام فورا بتعليق، أو تغيير ترخيص التشغيل لشركة أو شركات طيران الطرف الآخر.

٥. يوقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين وفقا للفقرة (٤) أعلاه، حال انتهاء سبب اتخاذ ذلك الإجراء.

٦. بالإشارة إلى الفقرة (٢) أعلاه، إذا تقرر أن أحد الطرفين لا يزال غير ممتثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي عند انقضاء المدة الزمنية المتفق عليها، فينبغي إبلاغ الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك، كما ينبغي كذلك إبلاغ الأخير بالحل اللاحق المرضي للوضع.

المادة (٨)

أمن الطيران

١. بما يتفق مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان أن التزامهما لبعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة يشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد عمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يعمل الطرفان بشكل خاص بما يتماثل مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ومعاهدة قمع أعمال العنف غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة بالمطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨م، ومعاهدة تمييز

المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في ١ مارس ١٩٩١م، وأي اتفاقية أو بروتوكول آخر يتعلق بأمن الطيران المدني يلتزم به الطرفان.

٢. يقدم الطرفان عند الطلب كل ما يلزم من مساعدة لبعضهما البعض لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها، والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

٣. يعمل الطرفان في علاقتهما المتبادلة بما يمثل مع أحكام أمن الطيران المعدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، ووضعت كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي، ويلزمان مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين يكون المقر الرئيسي لأعمالهم، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما، ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل بما يمثل مع أحكام أمن الطيران هذه. كما يجب على كل طرف إخطار الطرف الآخر بأي اختلاف بين اللوائح والممارسات الوطنية ومعايير أمن الطيران في الملاحق. ويجوز لأي من الطرفين إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في أي وقت لمناقشة أي اختلافات في هذا الشأن.

٤. يوافق كل طرف على أنه قد يطلب من مشغلي الطائرات هؤلاء التقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه، والمطلوبة من قبل الطرف الآخر للدخول إلى أو المغادرة من، أو خلال الوجود في إقليم الطرف الآخر. كما يجب على كل طرف التأكد من تطبيق التدابير المناسبة بشكل فعال في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة المحمولة باليد، والأمتعة، والحمولة، ومخازن الطائرات، قبل وفي أثناء الركوب أو التحميل. كما يجب على كل طرف أن ينظر بعين العطف إلى أي طلب من الطرف الآخر بشأن التدابير الأمنية المعقولة والخاصة لمواجهة تهديد معين.

٥. عند وقوع حادثة، أو تهديد بحادثة استيلاء غير مشروع على طائرات مدنية، أو أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، أو ركبها وطاقمها، أو المطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، يساعد

الطرفان بعضهما البعض من خلال تسهيل الاتصالات والتدابير الأخرى المناسبة والمقصود بها الإنهاء السريع والأمن لهذه الحادثة أو التهديد.

٦. يحق لسلطات الطيران الخاصة بكل طرف خلال (٦٠) ستين يوما من تقديم الإخطار، إجراء تقييم في إقليم الطرف الآخر للتدابير الأمنية المتبعة أو المخطط اتباعها بواسطة مشغلي الطائرات فيما يتعلق بالرحلات القادمة من أو المغادرة إلى إقليم الطرف الآخر. ويتم الاتفاق على الترتيبات الإدارية لإجراء مثل هذه التقييمات بين سلطات الطيران وتنفيذها دون تأخير لضمان إجراء التقييمات على وجه السرعة. كما يجب تغطية جميع التقييمات باتفاق سري محدد.

٧. عندما تكون لدى أحد الطرفين أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر لم يف بالأحكام الواردة في هذه المادة، يجوز للطرف الأول أن يطلب إجراء مشاورات، ويجب أن تبدأ تلك المشاورات خلال (١٥) خمسة عشر يوما من تسلم مثل هذا الطلب من أي من الطرفين. ويشكل عدم الوصول إلى اتفاق مرضٍ خلال (١٥) خمسة عشر يوما من تاريخ بدء المشاورات سببا لحجب أو إلغاء أو تعليق أو فرض شروط على تصاريح شركة الطيران أو شركات الطيران المعنية من قبل الطرف الآخر. ويجوز للطرف الأول اتخاذ أي إجراء مؤقت في أي وقت عندما تبرر حالة الطوارئ ذلك، أو لمنع المزيد من عدم الامتثال لأحكام هذه المادة.

المادة (٩)

رسوم المستخدمين

١. لا يجوز لأي من الطرفين فرض رسوم أو السماح بفرض رسوم على شركات الطيران المعنية للطرف الآخر أعلى من تلك المفروضة على شركات الطيران الخاصة به التي تشغل خدمات دولية مماثلة.
٢. يشجع كل طرف على إجراء مشاورات حول رسوم المستخدمين بين السلطات المختصة الفارضة للرسوم وشركات الطيران التي تستخدم الخدمة والتسهيلات المقدمة حيثما كان ذلك ممكنا من خلال المنظمات الممثلة لشركات الطيران. ويجب تزويد المستخدمين بإشعار معقول لأي اقتراح لتغيير رسوم

الاستخدام؛ وذلك لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التغييرات. كما يشجع كل طرف السلطات المختصة الفارضة للرسوم والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة بشأن رسوم المستخدمين.

المادة (١٠)

الرسوم الجمركية

١. يعني كل طرف، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، شركات الطيران المعنية لدى الطرف الآخر، إلى أقصى حد ممكن بموجب قانونه الوطني، من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية وضرائب الدخل ورسوم التفتيش والرسوم والتكاليف الوطنية الأخرى، والتي لا تحتسب على أساس تكلفة الخدمات المقدمة عند الوصول، على متن الطائرة، والوقود، وزيوت التشحيم، والإمدادات الفنية الاستهلاكية، وقطع الغيار بما في ذلك المحركات، ومعدات الطائرة العادية، ومخازن الطائرات، وعناصر أخرى مثل مخزون التذاكر المطبوعة، وسندات الشحن الجوي، وأي مواد مطبوعة تحمل شارة قامت الشركة بطباعتها والمواد الدعائية المعتادة التي يتم توزيعها مجاناً من قبل شركة الطيران المعنية المخصصة للاستخدام أو المستخدمة فقط فيما يتعلق بتشغيل أو خدمة طائرات شركة الطيران المعنية التابعة للطرف الآخر التي تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها.

٢. تُطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المشار إليها في الفقرة (١) أعلاه في أي من الحالات الآتية:

- أ. عند دخولها إلى إقليم الطرف من قبل أو نيابة عن شركة الطيران المعنية لدى الطرف الآخر.
- ب. عند الاحتفاظ بها على متن طائرة تابعة لشركة الطيران المعنية لطرف واحد عند الوصول إلى أو مغادرة إقليم الطرف الآخر.
- ج. عند اصطحابها على متن طائرة تابعة لشركة الطيران المعنية لطرف واحد في أراضي الطرف الآخر، ومخصصة لتشغيل الخدمات المتفق عليها.

وذلك سواء كانت هذه العناصر مستخدمة بالكامل داخل إقليم الطرف الذي يمنح الإعفاء أم لا،
شريطة عدم نقل ملكية هذه العناصر في أراضي هذا الطرف.

٣. يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة، وكذلك المواد والمؤن التي يحتفظ بها عادة على متن
طائرة شركة الطيران المعنية لأي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر بعد موافقة السلطات الجمركية لدى
ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، يجوز وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها
أو أن يتم التخلص منها وفقا للوائح الجمركية.

المادة (١١)

الضرائب

في حالة وجود اتفاقية خاصة لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل وعلى رأس المال
بين الأطراف، فإن أحكامها تسود على أحكام هذه الاتفاقية.

المادة (١٢)

السعة

يجب على كل طرف السماح لكل شركة طيران معينة بتحديد وتيرة وسعة النقل الجوي الذي تقدمه بناء
على الاعتبارات التجارية للسوق.

المادة (١٣)

الأسعار

١. يجوز لشركات الطيران تحديد الأسعار المفروضة على الخدمات الجوية التي يتم تشغيلها بموجب هذه
الاتفاقية بحرية ولا تخضع للموافقة.

٢. يجوز لكل طرف أن يطلب من شركة الطيران المعنية تقديم إخطار أو إشعار إلى سلطة الطيران بأسعار النقل من وإلى إقليمها.

المادة (١٤)

تحويل العملات وتحويل الأرباح

١. يمنح كل طرف شركات الطيران المعنية من قبل الطرف الآخر حق التحويل ونقل جميع الإيرادات المحلية من بيع خدمات النقل الجوي والأنشطة المرتبطة بها مباشرة إلى الخارج عند الطلب، والتي تزيد على المبالغ المدفوعة محليا، والسماح بالتحويل والحوالة الفورية بسعر الصرف المطبق اعتبارا من تاريخ طلب التحويل.
٢. يسمح بتحويل هذه الإيرادات وفقا للقوانين واللوائح المعمول بها، ولا تخضع لأي رسوم إدارية أو رسوم صرف باستثناء تلك التي تفرضها البنوك عادة لإجراء مثل هذا التحويل والحوالات.
٣. لا تعفي أحكام هذه المادة شركات الطيران التابعة لكلا الطرفين من الرسوم والضرائب والاشتراكات التي تخضع لها.
٤. في حالة وجود اتفاقية خاصة تنظم تحويل الأموال بين الطرفين، فإن أحكامها تسود على أحكام هذه الاتفاقية.

المادة (١٥)

الأنشطة التجارية

١. يمنح كل طرف شركات الطيران التابعة للطرف الآخر الحق في بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية في إقليمه مباشرة أو من خلال وكلاء أو وسطاء آخرين تختارهم شركة الطيران بما في ذلك الحق في إنشاء مكاتب للبيع.

٢. يكون لكل شركة طيران الحق في بيع وسائل النقل بعملة ذلك الإقليم أو -وفقا للقوانين واللوائح الوطنية- بعملات أقاليم أخرى ذات تحويل مجاني، وتكون لأي شخص حرية الشراء بالعملات المقبولة من قبل شركات الطيران.
٣. يسمح لشركة الخطوط الجوية أو شركات الطيران المعينة التابعة لأحد الأطراف، على أساس المعاملة بالمثل، بإحضار ممثليها وموظفيها التجاريين والتشغيليين والفنيين والاحتفاظ بهم في أراضي الطرف الآخر لتشغيل الخدمات المتفق عليها.
٤. قد يتم تلبية متطلبات الموظفين هذه، بناء على اختيار شركة الطيران أو شركات الطيران المعينة لأحد الطرفين، من قبل موظفيها أو باستخدام خدمات أي منظمة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضي الطرف الآخر والمصرح لها بأداء مثل هذه الخدمات لشركات الطيران الأخرى.
٥. يجب أن يخضع الممثلون والموظفون للقوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف الآخر وبما يتفق مع تلك القوانين واللوائح.
٦. يمنح كل طرف - على أساس المعاملة بالمثل وبحد أدنى من التأخير- تراخيص العمل اللازمة للموظفين وتأشيرات الزيارة والوثائق الأخرى مماثلة للممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة (٣) من هذه المادة.

المادة (١٦)

تبادل المعلومات

١. يتعين على كل طرف أن يضمن قيام شركات الطيران المعينة من قبله بتزويد سلطات الطيران لدى الطرف الآخر، مقدما بقدر المستطاع، بمعلومات عن الأسعار والجداول الزمنية بما في ذلك أي تعديل عليها، وكافة المعلومات الأخرى ذات الصلة المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالسعة المقدمة على كل من المسارات المحددة وأي معلومات إضافية قد تكون مطلوبة لإرضاء سلطات الطيران للطرف الآخر بأن متطلبات هذه الاتفاقية تتم مراعاتها على النحو الواجب.

٢. يتعين على سلطات الطيران في كل طرف أن توفر أو تجعل شركة الطيران أو شركات النقل الجوي المعنية لديها أن توفر لسلطات الطيران لدى الطرف الآخر، عند الطلب، بيانات إحصائية دورية أو غيرها من الإحصائيات التي قد تكون مطلوبة بشكل معقول.

المادة (١٧)

الموافقة على الجداول

١. يجب على شركات الطيران المعنية لكل طرف أن تعرض على سلطات الطيران بالطرف الآخر جداول رحلاتها المتوقعة للموافقة عليها قبل (٤٥) خمسة وأربعين يوما على الأقل من بدء تسيير الخدمات المتفق عليها. وينطبق ذات الإجراء على أي تعديل على الجداول.
٢. بالنسبة للرحلات التكميلية التي ترغب شركات الطيران المعنية من أحد الأطراف في تشغيلها على الخدمات المتفق عليها خارج الجدول الزمني المعتمد، يجب أن تطلب شركة الطيران هذه إذنا مسبقا من سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر. ويجب تقديم هذه الطلبات قبل (١٥) خمسة عشر يوما على الأقل من تشغيل هذه الرحلات.

المادة (١٨)

حماية البيئة

يؤيد الطرفان الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران. ويتفق الطرفان فيما يتعلق بالعمليات بين أقاليم كل منهما للامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs) الخاصة بالملحق رقم (١٦) وسياسة الآيكاو الحالية وتوجيهاتها بشأن حماية البيئة.

المادة (١٩)

المشاورات

يجوز لأي من الطرفين، في أي وقت، طلب إجراء مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل هذه الاتفاقية أو الامتثال لها. وتبدأ هذه المشاورات، التي قد تكون من خلال المناقشة أو بالمراسلة، في غضون (٦٠) ستين يوما من تاريخ تسلم الطرف الآخر لطلب كتابي، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك.

المادة (٢٠)

تسوية المنازعات

١. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، يسعى الطرفان أولاً إلى تسويته من خلال المفاوضات بين سلطات الطيران.
٢. إذا أخفق الطرفان في التوصل إلى تسوية من خلال المفاوضات، فيجب تسوية الخلاف عبر القنوات الدبلوماسية.
٣. إذا أخفق الطرفان في التوصل إلى تسوية وفقاً للفقرتين (١) و(٢) أعلاه، يقدم الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين للفصل فيه إلى هيئة تحكيم مكونة من (٣) ثلاثة محكمين، يرشح واحدا منهم كل من الطرفين، والثالث يعينه المحكمان المعينان. وعلى كل من الطرفين أن يعين محكما خلال (٦٠) ستين يوما من تاريخ تسلم أي من الطرفين من الآخر، عبر القنوات الدبلوماسية، إخطار طلب تحكيم الخلاف من قبل هذه الهيئة، وسيتم تعيين المحكم الثالث خلال (٦٠) ستين يوما أخرى. فإذا تعذر على أي من الطرفين تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام -بناء على طلب أي من الطرفين- بتعيين محكم أو محكمين

حسب مقتضى الحال، ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، وأن يرأس هيئة التحكيم.

٤. يلتزم الطرفان بتنفيذ أي قرار يصدر بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة.

المادة (٢١)

التعديلات

١. يسري أي تعديل على هذه الاتفاقية يتفق عليه الطرفان، ويدخل حيز التنفيذ في التاريخ الذي يتم تحديده من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية، والتي تشير إلى أن جميع الإجراءات الداخلية اللازمة قد تم استكمالها من قبل كلا الطرفين.

٢. دون الإخلال بأحكام الفقرة (١) أعلاه، يجوز لسلطات الطيران لدى الطرفين الاتفاق مباشرة على تعديل الملحق رقم (١) المرفق بهذه الاتفاقية. وتدخل تلك التعديلات حيز التنفيذ فور تأكيدها عن طريق القنوات الدبلوماسية.

المادة (٢٢)

الاتفاقيات المتعددة الأطراف

في حال إبرام اتفاقية متعددة الأطراف معنية بالنقل الجوي، والتي يلتزم بها كلا الطرفين، فيجب أن تعدل هذه الاتفاقية لتتوافق مع أحكام تلك الاتفاقية.

المادة (٢٣)

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين في أي وقت أن يخطر الطرف الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية بقراره لإنهاء هذه الاتفاقية، ويتم إرسال هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة تنتهي هذه الاتفاقية في منتصف الليل بالتوقيت المحلي للطرف المخاطر قبل الذكرى السنوية الأولى من تاريخ تسلم الطرف الآخر الإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بالتوافق قبل انتهاء هذه الفترة. وفي حالة غياب إقرار التسليم من قبل الطرف الآخر، يعتبر الإخطار مسلماً بعد (١٤) أربعة عشر يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي هذا الإخطار.

المادة (٢٤)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية، وأي تعديلات تدخل عليها بعد التوقيع عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (٢٥)

الدخول إلى حيز التنفيذ

تم الموافقة على هذه الاتفاقية وفقا للمتطلبات القانونية لدى كل من الطرفين، وتدخل حيز التنفيذ في تاريخ تسلم ثاني الإخطارين اللذين يفيد فيهما الطرفان بعضهما بعضا بشأن استكمالهما الإجراءات الداخلية المعنية بهذا الغرض.

وإثباتا لذلك، فإن الموقعين المفوضين أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته، قد وقعا على هذه الاتفاقية.

حررت في الرياض، المملكة العربية السعودية بتاريخ ٥ ديسمبر ٢٠٢٣ م، من نسختين أصليتين باللغات: العربية، والبرتغالية، والإنجليزية، وجميع النصوص ذات حجية متساوية. وفي حال وجود أي خلاف في التفسير، فإنه يعتد بالنص الإنجليزي.

عن حكومة

جمهورية البرازيل الاتحادية

عن حكومة

سلطنة عُمان

سيرجيو إيغوينو دي ريسوس باث
سفير لدى المملكة العربية السعودية

سعادة المهندس / نايف بن علي بن حمد العبري
رئيس هيئة الطيران المدني

الملحق رقم (١)

جدول المسارات

المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة من قبل سلطنة عُمان:

النقاط الخلفية	نقاط المنشأ	النقاط الوسيطة	نقاط الوجهة	النقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط في سلطنة عُمان	أي نقاط	أي نقاط في البرازيل	أي نقاط

المسارات المشغلة من قبل شركات الطيران المعينة من قبل البرازيل:

النقاط الخلفية	نقاط المنشأ	النقاط الوسيطة	نقاط الوجهة	النقاط فيما وراء
أي نقاط	أي نقاط في البرازيل	أي نقاط	أي نقاط في سلطنة عُمان	أي نقاط

ملاحظات:

١. يجوز لشركات الطيران المعينة لكل طرف أن تقوم على أي / أو كل رحلاتها، وفق اختيارهم:
 - أ. بتشغيل الرحلات في أي، أو كلا الاتجاهين.
 - ب. دمج أرقام الرحلات المختلفة في التشغيل الواحد للطائرة.
 - ج. خدمة النقاط الوسيطة والنقاط فيما وراء، ونقاط في إقليمي الطرفين على المسارات بأي وسيلة دمج أو ترتيب، بدون حقوق الربط بين نقاط داخلية.
 - د. تخطي التوقف عند أي نقطة أو نقاط.
 - هـ. تحويل الحركة الجوية من أي من طائراته لأي طائرة أخرى لديها في أي نقطة على المسارات.
- من دون قيود اتجاهية أو جغرافية، ومن دون فقد أي حق في نقل الحركة الجوية، بخلاف المسموح به بموجب هذه الاتفاقية، شريطة أن يكون النقل - باستثناء جميع خدمات الشحن - جزءاً من الخدمة التي تخدم نقطة واحدة على الأقل في إقليم الطرف المعين لشركة الطيران.

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN AND THE
GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL**

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Federative Republic of Brazil hereinafter referred to as "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;

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 the context otherwise requires, the term:

- (a) "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Government of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- (b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;
- (c) "capacity" means the amount of services provided under this 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 of this Agreement;
- (f) “price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and 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 routes schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines 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 for non-traffic purposes in the territory of the other Party.
 - (c) to make stops at the points on the routes specified in the route schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the

purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination.

(d) other rights specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 (a) and (b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines 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, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation, through diplomatic channels.
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) the designated airline is established in the territory of the designating Party.
 - (b) effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Party designating the airline.
 - (c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 and Article 8 of this Agreement.
 - (d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
3. 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 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in any of the following events:
 - (a) they are not satisfied that the designated airline is established in the territory of the Party designating the airline.
 - (b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Party designating the airline.
 - (c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 and Article 8 of this Agreement.
 - (d) of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of 30 (thirty) 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 (including animals and plants) and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
 4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
 5. Airlines designated by each Party shall comply with the laws of the other Party as to the admission to, or taking out from its lands of animals and plants, while its aircraft enter into, stay in, or depart from the territory of that Party.

Article 6

Recognition of Certificates and Licenses

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 routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Party reserves the right, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Party or by any other State.

Article 7

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 30 (thirty) 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 above 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 above, 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 8

Aviation Security

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

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

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and 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 are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 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 60 (sixty) 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 15 (fifteen) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 (fifteen) 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 9

User Charges

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

Article 10

Customs Duties

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

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

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

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

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

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

Article 11 Taxation

Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Parties, its provisions shall prevail over the provisions of this Agreement.

Article 12

Capacity

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

Article 13

Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established by the airlines and shall not be subject to approval.
2. Each Party may require notification to or filing with the authorities by the designated airlines of prices for transportation to and from its territory.

Article 14

Currency Conversion and Remittance of Earnings

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

Article 15

Commercial Activities

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

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.
6. 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.

Article 16

Exchange of Information and Statistics

1. Each Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Party, as long in advance as practicable, information of prices, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be reasonably required to satisfy the aeronautical authorities of the other Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.
2. 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.

Article 17

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 45 (forty-five) 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 15 (fifteen) days prior to the operation of such flights.

Article 18

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 19

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. 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 20

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between the aeronautical authorities.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Parties fail to reach a settlement in accordance with paragraphs 1 and 2 above, the dispute shall at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of 3 (three) arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated . Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 (sixty) days. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
4. The Parties shall comply with any decision given under paragraph 3 of this Article.

Article 21

Amendments

1. Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties, 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. Notwithstanding the provisions of paragraph (1) above, amendments to the Annex 1 attached to this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Parties. Such amendment(s) shall enter into force when confirmed through diplomatic channels.

Article 22

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 23
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 24
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO.

Article 25
Entry into Force

This Agreement shall be approved according to the legal requirements in the country of each Party and shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

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

Done at Riyadh, Saudi Arabia, on this 3rd day of December 2023, in duplicate in Arabic, Portuguese and in English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT THE
SULTANATE OF OMAN**

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL**

H.E.Eng. Naif Ali Hamed Al Abri
President of the Civil Aviation Authority

Sérgio Eugênio de Risios Bath
Ambassador to the Kingdom of Saudi Arabia

ANNEX 1

ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airline(s) of Sultanate of Oman:

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Sultanate of Oman	Any points	Any points in Brazil	Any points

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

Points Behind	Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Brazil	Any points	Any points in Sultanate of Oman	Any points

NOTES:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:
 - a) operate flights in either or both directions;
 - b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;
 - d) omit stops at any point or points; and
 - e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, except for all-cargo services, the transportation is part of a service that serves at least one point in the territory of the Party designating the airline.