

**ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS
ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O CONSELHO DE MINISTROS DA REPÚBLICA DA ALBÂNIA**

O Governo da República Federativa do Brasil (“Brasil”)

e

O Conselho de Ministros da República da Albânia (“Albânia”), daqui por diante 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;

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

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

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

- a) “autoridade aeronáutica” significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); no caso do Conselho de Ministros da República da Albânia, o Ministro de Transportes e Infraestrutura, representando a 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, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;
- c) “capacidade” significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país)

ou em uma rota, durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

- d) “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui 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, desde que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) “empresa aérea designada” significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) “preço” significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, 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 segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;
- g) “território”, em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) “tarifa aeronáutica” significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e
- i) “serviço aéreo”, “serviço aéreo internacional”, “empresa aérea” e “escala para fins não comerciais”, têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

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

- a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
- b) fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;
- c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para

embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) os demais direitos especificados no presente Acordo.

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

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

ARTIGO 3

Designação e Autorização

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

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

- a) a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designa;
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação 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 nos casos em que:

- a) elas não estejam convencidas de que a empresa aérea seja estabelecida no território da Parte que a designou; ou
- b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou
- c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou
- d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições 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 relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados 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 os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.
- 3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.
- 4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade e de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.
2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, 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 requisitos mínimos estabelecidos pela 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 o objetivo de sobrevoos ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7

Segurança Operacional

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro 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 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. Ele também será notificado da solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8

Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar 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 de 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 as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada

Parte, também, considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

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 lá. 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.

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 9

Tarifas Aeronáuticas

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

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível por meio das organizações representativas 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 10

Direitos Alfandegários

1. A aeronave da empresa aérea designada de uma Parte que opere serviços internacionais, bem como suprimentos de combustível, lubrificantes, outros suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes, equipamento de uso normal e provisões de bordo, serão, na chegada ou na saída do território da outra Parte, isentos, no maior grau possível em

conformidade com sua legislação nacional, com base na reciprocidade, de encargos de importação, incluindo tarifas alfandegárias, impostos indiretos, impostos sobre valor agregado, outros encargos e taxas pagos na importação, taxas de inspeção e outros encargos semelhantes, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que são reexportados ou utilizados ou consumidos pela referida aeronave em voos sobre aquele território.

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.

4. Também serão isentos de encargos de importação, incluindo tarifas alfandegárias, impostos indiretos, impostos sobre valor agregado, outros encargos e taxas pagos na importação, com base na reciprocidade, bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada exclusivamente ligados ao serviço da aeronave da empresa aérea designada.

ARTIGO 11

Tributação

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 12

Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.
2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

ARTIGO 13

Preços

1. Os preços cobrados pelos serviços operados com base neste Acordo poderão ser estabelecidos livremente pelas empresas aéreas, sem estar sujeitos a aprovação.
2. Cada Parte pode requerer notificação ou registro junto às autoridades, pelas empresas aéreas designadas, dos preços do transporte originados em seu território.

ARTIGO 14

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 15

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que

excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

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

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

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

ARTIGO 16

Atividades Comerciais

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

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e aos 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 aos regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

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

ARTIGO 17
Intercâmbio de Informações

1. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes trocarão, a pedido, e com a possível brevidade, informações sobre as autorizações em vigor concedidas às respectivas empresas aéreas designadas para prestar serviços para, através de e a partir do território da outra Parte. Isto incluirá cópias de certificados e autorizações em vigor para serviços em rotas propostas, juntamente com modificações ou despachos de isenção.

2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

ARTIGO 18
Aprovação de Horários

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

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

ARTIGO 19
Anexo

O Anexo a este Acordo é considerado parte integrante do Acordo.

ARTIGO 20
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 21
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 7 (Segurança Operacional) e 8 (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 pela via diplomática.

ARTIGO 22

Emendas

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

ARTIGO 23

Acordos Multilaterais

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

ARTIGO 24

Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à 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 25

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado.

ARTIGO 26

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.

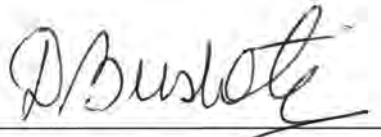
Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em *Braçica*, no dia *4* do mês de *novembro*, do ano de 2015, em duplicata, em português, albanês e inglês, sendo todos os três textos autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação dos textos em português e albanês, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

PELO CONSELHO DE MINISTROS DA
REPÚBLICA DA ALBÂNIA





ANEXO
QUADRO DE ROTAS

Seção 1:

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República Federativa do Brasil

De	Pontos intermediários	Para	Pontos além
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na República da Albânia	Quaisquer pontos

Seção 2:

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República da Albânia

De	Pontos intermediários	Para	Pontos além
Quaisquer pontos na República da Albânia	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

Operação dos Serviços Acordados:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção, operar em uma ou ambas as direções; servir, nas rotas, pontos intermediários e além, em qualquer combinação e em qualquer ordem; omitir escalas em qualquer ou todos os pontos intermediários ou além; terminar seus serviços no território da outra Parte e/ou em qualquer ponto além daquele território; servir pontos dentro do território de cada Parte, em qualquer combinação, sem direitos de cabotagem; transferir tráfego de quaisquer aeronaves por elas utilizadas para quaisquer outras aeronaves em qualquer ponto ou pontos das rotas; combinar diferentes números de voo na operação de uma única aeronave; e utilizar aeronaves próprias ou arrendadas.

2. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes têm o direito de exercer, em qualquer tipo de serviço (passageiro, carga, separadamente ou em combinação), plenos direitos de tráfego de quinta liberdade de/para quaisquer pontos intermediários ou além, sem qualquer restrição.

**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
AND THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE REPUBLIC OF ALBANIA
ON AIR SERVICES**

The Government of the Federative Republic of Brazil (“Brazil”)

and

The Council of Ministers of the Republic of Albania (“Albania”) 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 otherwise stated, the term:

- a) “aeronautical authority” means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); in the case of the Council of Ministers of the Republic of Albania, the Minister of Transport and Infrastructure, in the person of 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, any annex to it, and any amendments thereto;
- c) “capacity” means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of

cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

- d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment 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 jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties.

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

- a) to fly without landing across the territory of the other Party;
- b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;
- c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

d) other rights specified in this Agreement.

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

4. Nothing in this Agreement 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, 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 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and
- d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

3. 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 in the event:

- a) they are not satisfied that the designated airline is established in the territory of the Party designating the airline; or
- b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Party designating the airline; or
- c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); or
- d) of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

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

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

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating 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 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 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 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 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.

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 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. The aircraft of the designated airline of the one Party operating international services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores retained on board shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Party, be exempted to the fullest extent possible under its national law on the basis of reciprocity from import duties including therein customs tariff, excise, VAT, other duties and taxes paid in import, inspection fee and other similar duties, provided that such equipment and supplies remain on board of the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

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.

4. There shall also be exemption from import duties including therein custom tariff, excise, VAT, other duties and taxes paid in import, on a reciprocal basis of 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 solely in connection with the service of aircraft of the designated airline.

ARTICLE 11

Taxation

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

2. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international air services as well as goods and services supplied to it shall be taxable according to the law of each Party.

ARTICLE 12

Capacity

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

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

ARTICLE 13

Pricing

1. Prices charged for air services operated under this Agreement may be freely established 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 originating from its territory.

ARTICLE 14

Competition

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

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

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall (i) require or favour the adoption of agreements between 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 15

Currency Conversion and Remittance of Earnings

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

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

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

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

ARTICLE 16

Commercial Activities

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

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

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

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

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

- a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and
- b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 17

Exchange of Information

1. The aeronautical authorities of both Parties shall, upon request, exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

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 18

Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least 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 five (5) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 19

Annex

The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

ARTICLE 20

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations 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 sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement except those that may arise under Articles 7 (Safety) and 8 (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 22

Amendments

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.

ARTICLE 23

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 24
Termination

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

ARTICLE 25
Registration with ICAO

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

ARTICLE 26
Entry into Force


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

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

Done at *Brasilia* this *4th* day of *Nov 2015*, in duplicate, in Portuguese, Albanian and English languages, all texts being authentic. In case of any divergence of interpretation of the Portuguese and Albanese texts, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE COUNCIL OF MINISTERS OF
THE REPUBLIC OF ALBANIA



ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Federative Republic of Brazil

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Any Points in Brazil	Any Points	Any Points in the Republic of Albania	Any Points

Section 2:

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

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Any Points in the Republic of Albania	Any Points	Any Points in Brazil	Any Points

Operation of the Agreed Services:

1. The designated airline(s) of both Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Party in any combination without cabotage rights; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The designated airline(s) of both Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate or beyond point(s) without any restriction whatsoever.

**MARRËVESHJE
NDËRMJET
QEVERISË SË REPUBLIKËS FEDERATIVE TË BRAZILIT
DHE
KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
MBI SHËRBIMET AJRORE**

Qeveria e Republikës Federative të Brazilit ('Brazili') dhe Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë ('Shqipëria') të referuara më poshtë si "Palët";

Duke qenë palë në Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago më datë 7 Dhjetor 1944;

Duke dëshiruar të kontribuojnë në progresin e aviacionit civil ndërkombëtar;

Duke dëshiruar të lidhin një marrëveshje me qëllim krijimin dhe operimin e shërbimeve ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre përkatës;

Kanë rënë dakord si më poshtë:

NENI 1
Përkufizime

Për qëllimet e kësaj marrëveshje, përveç rasteve kur është deklaruar ndryshe, termi:

- a) " autoriteti aeronautik" nënkupton, në rastin e Republikës Federative të Brazilit, autoritetin e aviacionit civil të përfaqësuar nga Agjencia Kombëtare e Aviacionit Civil (AKAC), në rastin e Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, Ministrin e Punëve Publike dhe Transportit, në personin e Autoritetit të Aviacionit Civil; ose në të dyja rastet çdo autoritet apo person

- tjetër i autorizuar për kryerjen e funksioneve të ushtruara nga autoritetet e përmendura;
- b) “Marrëveshje” nënkupton këtë Marrëveshje, çdo shtojcë e saj, dhe çdo amendament i saj;
 - c) “ kapacitet” nënkupton sasinë/sasitë e shërbimeve të parashikuara në këtë Marrëveshje, të matura zakonisht me numrin e fluturimeve(frekuencave) ose vendeve apo toneve të ngarkesave të ofruara në një treg(qytet me qytet, ose shtet me shtet) ose në një linjë për një periudhë të veçantë, si ditore, javore, sezonale ose vjetore;
 - d) “Konventa” nënkupton Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar e hapur për nënshkrim në Çikago më datë 7 Dhjetor 1944, dhe përfshin çdo Shtojcë të miratuar sipas Nenit 90 të kësaj Konvente, dhe çdo amendament të Shtojcave apo Konventës sipas Neneve 90 dhe 94, për aq sa këto Shtojca dhe Amendamente kanë hyrë në fuqi për të dyja Palët;
 - e) “ linja ajrore e përcaktuar” nënkupton një linjë ajrore e cila është përcaktuar dhe autorizuar në përputhje me Nenin 3 (Përcaktimi dhe Autorizimi) të kësaj Marrëveshje;
 - f) “ çmimi” nënkupton çdo tarifë, normë apo pagesë, për transportimin e pasagjerëve, bagazheve dhe/ose ngarkesave, duke përfshirë postën, në transportin ajror, duke përfshirë çdo mënyrë tjetër transportimi në lidhje me këtë, të vendosura nga linjat ajrore, si dhe duke përfshirë agjentët e tyre dhe kushtet që rregullojnë vlefshmërinë e këtyre tarifave, normave apo pagesave;
 - g) “ territori” në lidhje me një Shtet ka kuptimin që i është caktuar asaj në Nenin 2 të Konventës;
 - h) “Pagesa e përdoruesit” është një pagesë për linjat ajrore nga autoritetet kompetente, ose e lejuar prej tyre për tu bërë, për sigurimin e pronës ose mjediseve në aeroport, pajisjeve të navigacionit ajror, ose pajisjeve apo shërbimeve të sigurisë së aviacionit, duke përfshirë shërbimet dhe pajisjet përkatëse, për avionë, ekuipazhin e tyre, pasagjerët dhe ngarkesat; dhe
 - i) “ shërbimi ajror”, “ shërbimi ndërkombëtar ajror”, “linjë ajrore” dhe “ndalesë për qëllime jo trafiku” kanë kuptimet e përcaktuara në Nenin 96 të Konventës.

NENI 2
Dhënia e të drejtave

1. Secila Palë i jep Palës tjetër të drejtat e specifikuar në këtë Marrëveshje me qëllim operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare në itineraret e specifikuar në Programin e Itinerareve, i miratuar bashkërisht nga autoritetet aeronautike të të dyja Palëve.
2. Sipas dispozitave të kësaj Marrëveshje, linja(t) ajrore të përcaktuara nga secila Palë, do të gëzojnë këto të drejta:
 - a) Të fluturonë pa ulje përmes territorit të Palës tjetër;
 - b) Të bëjnë ndalesa në territorin e Palës tjetër për qëllime jo trafiku;
 - c) Të bëjnë ndalesa në pikën/pikat e itinerarit/itinerareve të specifikuar në Programin e Itinerareve të miratuar bashkërisht nga autoritetet aeronautike të të dyja Palëve me qëllim marrjen në bord dhe shkarkimin e trafikut ndërkombëtar të pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave apo postës në mënyrë të ndarë ose të kombinuar; dhe
 - d) Të drejta të tjera të specifikuar në këtë Marrëveshje.
3. Linjat ajrore të secilës Palë, përveç atyre të përcaktuara sipas Nenit 3 (Përcaktimi dhe Autorizimi) të kësaj Marrëveshje do të gëzojnë gjithashtu edhe të drejtat e specifikuar në paragrafët 2 a) dhe b) të këtij Neni.
4. Asgjë në këtë Marrëveshje nuk do të konsiderohet se i jep linjës/linjave ajrore të përcaktuara të njëjës Palë privilegjin e marrjes në bord, në territorin e Palës tjetër, pasagjerë, bagazhe, ngarkesë apo postë, për shpërblim dhe të destinuar për një pikë tjetër në territorin e Palës tjetër.

NENI 3

Përcaktimi dhe Autorizimi

1. Secila Palë do ketë të drejtë t'i përcaktojë me shkrim Palës tjetër, një ose më shumë linja ajrore për të operuar shërbimet e miratuara dhe të tërheqë ose ndryshojë këto përcaktime nëpërmjet kanaleve diplomatike.
2. Me marrjen e një përcaktimi të tillë dhe aplikimi nga linja ajrore e përcaktuar, në formën dhe mënyrën e përshkruar për autorizimin e operimit, secila Palë duhet të japë autorizimin e përshtatshëm operues me vonesën minimale procedurale, me kusht që:
 - a) Linja ajrore e përcaktuar të jetë e vendosur në territorin e Palës përcaktuese;
 - b) Kontrolli efektiv rregullator i linjës ajrore të përcaktuar të ushtrohet dhe të mirëmbahet nga Pala që përcakton linjën ajrore;
 - c) Pala përcaktuese e linjës ajrore të jetë në përputhje me dispozitat e vendosura në Nenin 7 (Siguria) dhe Neni 8 (Sigurimi i Aviacionit); dhe
 - d) Linja ajrore e përcaktuar të jetë e kualifikuar për të plotësuar kushte të tjera të parashikuara sipas ligjeve dhe rregullave të cilat aplikohen normalisht për operimin e shërbimeve të transportit ajror ndërkombëtar nga Pala e cila merr përcaktimin.
3. Me marrjen e autorizimit të operimit sipas paragrafit 2, një linjë ajrore e përcaktuar mund, në çdo kohë, të fillojë të operojë shërbimet e miratuara për të cilat ajo është përcaktuar, me kusht që linja ajrore të përmbushë dispozitat e zbatueshme të kësaj Marrëveshjeje.

NENI 4

Ndërprerja, tërheqja dhe kufizimi i Autorizimit

1. Autoritetet aeronautike të secilës Palë do të kenë të drejtën të ndërpresin autorizimet e përmendura në Nenin 3 (Përcaktimi dhe Autorizimi) të kësaj Marrëveshje të cilat i

përkasin një linje ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër, dhe të tërheqin, pezullojnë apo të vendosin kushte të përkohshme apo të përhershme mbi autorizime të tilla në rast se:

a) Ata janë të pakënaqur që linja ajrore e përcaktuar është e vendosur në territorin e Palës që ka përcaktuar linjën ajrore; ose

b) Kontrolli efektiv rregullues i linjës ajrore të përcaktuar nuk ushtrohet dhe mbahet nga Pala që ka bërë përcaktimin e linjës ajrore; ose

c) Pala që ka bërë përcaktimin e linjës ajrore dështon të përmbushë dispozitat e parashtruara në Nenin 7 (Siguria) dhe Neni 8 (Sigurimi i Aviacionit); ose

d) Linja ajrore e përcaktuar nuk është e kualifikuar për të plotësuar kushte të tjera të parashikuara sipas ligjeve dhe rregullave të cilat aplikohen normalisht për operimin e shërbimeve të transportit ajror ndërkombëtar nga Pala e cila merr përcaktimi.

2. Përveç rastit kur tërheqja, pezullimi apo vendosja e kushteve të përmendura në paragrafin 1 të këtij Neni është thelbësor për të parandaluar shkelje të mëtejshme të ligjeve dhe rregullave, ose të dispozitave të kësaj Marrëveshjeje, një e drejtë e tillë do të ushtrohet vetëm pas konsultimit me Palën tjetër. Konsultime të tilla duhet të zhvillohen përpara mbarimit të afatit 30 (tridhjetë) ditor në vijim të kërkesës nga njëra Palë, përveç rasteve ku Palët bien dakord ndryshe.

NENI 5

Zbatimi i ligjit

1. Ligjet dhe rregullat e një Pale në lidhje me hyrjet dhe nisjet nga territori i saj, të avionëve të angazhuar me shërbimet ndërkombëtare ajrore, ose operimi apo navigacioni i avionëve të tillë brenda territorit të saj, do të aplikohet edhe për avionët e linjave ajrore të Palës tjetër.

2. Ligjet dhe rregullat e një Pale që lidhen me hyrjen, qëndrimin dhe nisjen nga territori i saj i pasagjerëve, bagazheve, ekuipazhit dhe ngarkesave duke përfshirë postën si ato që lidhen me emigrimin, doganat, monedhën si dhe shëndetin dhe karantinën, do të aplikohen mbi pasagjerët, ekuipazhin , ngarkesën dhe postën e mbajtur nga avioni i linjës ajrore të Palës tjetër, ndërkohë që janë brenda territorit në fjalë.

3. Asnjëra nga Palët nuk duhet t'i japë prioritet linjës ajrore të saj ose çdo linje ajrore tjetër kundrejt një linje ajrore të Palës tjetër të angazhuar në transportim të ngjashëm ajror ndërkombëtar në zbatim të rregullave të tij të emigrimit, doganave, karantinës e të tjera të ngjashme;

4. Pasagjerët, bagazhet, ngarkesa dhe posta në transit direkt do të jenë subjekt i jo më shumë se një kontrolli të thjeshtëzuar. Bagazhet dhe ngarkesat në transitin direkt do të përjashtohen nga taksat doganore dhe taksa të tjera të ngjashme.

NENI 6

Njohja e Certifikatave dhe Licencave

1. Certifikatat mbi gatishmërinë për fluturim, certifikatat e kompetencave dhe licencat e lëshuara apo të bëra të vlefshme nga një Palë dhe që janë ende në fuqi, do të njihen si të vlefshme nga Pala tjetër me qëllimin e operimit të shërbimeve të miratuara, me kusht që kërkesat sipas të cilave këto certifikata dhe licenca janë lëshuar apo bërë të vlefshme të jenë të barabarta ose mbi standardet minimale të cilat mund të jenë të vendosura sipas Konventës.

2. Nëse privilegjet apo kushtet e licencave apo certifikatave referuar në paragrafin 1 më lart, të lëshuara nga autoritetet aeronautike të një Pale për një person ose një linjë ajrore të përcaktuar ose në lidhje me një avion të përdorur për operimin e shërbimeve të miratuara, lejojnë një ndryshim nga standardet minimale të vendosura sipas Konventës, ndryshim i cili është regjistruar nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC), Pala tjetër mund të kërkojë konsultime midis autoriteteve aeronautike me qëllim sqarimin e praktikës në fjalë.

3. Megjithatë, secila palë ka të drejtën të refuzojë njohjen e certifikatave të kompetencave dhe licencave të dhëna shtetasve të saj nga Pala tjetër me qëllimin e fluturimeve mbi dhe uljen brenda territorit të saj.

NENI 7

Siguria

1. Secila Palë mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë të mbajtura nga Pala tjetër në fushat që lidhen me pajisjet aeronautike, ekuipazhit të fluturimit, avionëve dhe operimit të avionëve. Konsultime të tilla duhet të zhvillohen brenda tridhjetë(30) ditëve nga paraqitja e kërkesës.

2. Nëse, pas këtyre konsultimeve, njëra Palë zbulon se Pala tjetër nuk ka mbajtur dhe administruar në mënyrë efektive standardet e sigurisë në fushat e referuara në paragrafin 1, të cilat përmbushin standardet e vendosura në atë kohë sipas Konventës, Pala tjetër duhet të informohet për këto zbulime dhe për hapat e vlerësuara të nevojshme për të përmbushur standardet e ONAC. Pala tjetër duhet më pas të ndërmarrë veprime korrektuese të përshtatshme brenda një periudhe të miratuar kohore.

3. Sipas Nenit 16 të Konventës, është miratuar më tej se, çdo avion i operuar nga apo në emër të një linje ajrore të një Palë, për shërbimin në ose nga territori i një Pale tjetër, ndërkohë që është në territorin e Palës tjetër mund të jetë subjekt i një kërkimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër, me kusht që kjo të mos shkaktojë vonesa në operimin e avionit. Pavarësisht detyrimeve të përmendura në Nenin 33 të Konventës, qëllimi i këtij kërkimi është të verifikojë vlefshmërinë e dokumentacionit të avionit në fjalë, licencimin e ekuipazhit të tij, si dhe nëse pajisjet dhe kushtet e avionit janë konform standardeve të vendosura në atë kohë sipas Konventës.

4. Në rastin kur veprime urgjente janë thelbësore për sigurinë e operimit të një linje ajrore, secila Palë ka të drejtë të pezullojë apo të ndryshojë menjëherë autorizimin operues të një apo më shumë linjave ajrore të Palës tjetër.

5. Çdo veprim i një Pale në përputhje me paragrafin 4 më lart, do të ndërpritet në momentin kur pushon së ekzistuari baza e ndërmarrjes së këtij veprimi.

6. Në referencë të paragrafit 2, nëse është përcaktuar se një Palë vazhdon të jetë në mospërputhje me standardet e ONAC kur periudha kohore e miratuar ka kaluar, Sekretari i Përgjithshëm i ONAC duhet të njoftohet për këtë. Ky i fundit duhet të njoftohet edhe për zgjidhjet pasuese të kënaqshme të situatës.

NENI 8

Sigurimi i Aviacionit

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët riafirmojnë se detyrimi i tyre ndaj njëri-tjetrit për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil ndaj akteve të ndërhyrjeve të paligjshme formon një pjesë integrale të kësaj Marrëveshje. Pa kufizuar përgjithshmërinë e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët do të veprojnë veçanërisht konform dispozitave të Konventës mbi Kundërvajtjet dhe Akte të Tjera të Caktuara të Kryera në Bord të Avionëve, nënshkruar në Tokjo më datë 14 Shtator 1963, të Konventës për Shtypjen e Konfiskimit të Paligjshëm të Avionit nënshkruar në Hagë më datë 16 Dhjetor 1970 dhe të Konventës për Shtypjen e Veprimeve të Paligjshme kundër Sigurisë së Aviacionit Civil, nënshkruar në Montreal më datë 23 Shtator 1971, Protokollin e tij Plotësues për Shtypjen e Akteve të Paligjshëm të Dhunës në Aeroporte në Shërbim të Aviacionit Civil Ndërkombëtar, nënshkruar në Montreal më 24 Shkurt 1988, Konventës për Shënjimin e Eksplozivëve Plastikë me Qëllim Zbulimin, nënshkruar në Montreal më 1 Mars 1991, si dhe në përputhje me çdo konventë apo protokoll tjetër në lidhje me sigurinë e aviacionit civil në të cilën të dyja Palët aderojnë.

2. Palët do t'i sigurojnë me anë të kërkesës gjithë ndihmën e nevojshme njëra tjetrës, për të parandaluar aktet e konfiskimit të paligjshëm të avionëve civil dhe akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroporteve dhe pajisjeve naviguese, dhe çdo kërcenim tjetër ndaj sigurisë së aviacionit civil.

3. Palët, në marrëdhëniet e tyre të përbashkëta, do të veprojnë konform dispozitave të sigurisë së aviacionit të vendosura nga ONAC dhe të përcaktuara si Shtojca të Konventës; ata duhet të kërkojnë që operatorët e avionëve të regjistrit të tyre ose operatorët e avionëve të cilët janë të vendosur në territorin e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territorin e tyre të veprojnë konform dispozitave të tilla mbi sigurinë e aviacionit. Secila Palë do të njoftojë Palën tjetër për çdo ndryshim midis rregullave dhe praktikave të saj kombëtare dhe standardeve të sigurisë së aviacionit të Shtojcave. Secila Palë mund të kërkojë konsultime të menjëhershme me Palën tjetër në çdo kohë për të diskutuar këto ndryshime.

4. Secila Palë bie dakord që operatorëve të tillë të avionëve mund tu kërkohet të respektojnë dispozitat e sigurisë së aviacionit të referuar në paragrafin 3 më lart, të kërkuar nga Pala tjetër për hyrjen, nisjen, ose ndërsa janë brenda territorit të asaj Pale tjetër. Secila Palë duhet të sigurohet se masat e duhura janë zbatuar efektivisht brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, artikujt e dorës, bagazhin, ngarkesën dhe depozitat e avionit përpara dhe gjatë hipjes apo ngarkimit. Secila Palë do të marrë gjithashtu në

konsideratë me dashamirësi çdo kërkesë nga Pala tjetër për masa të veçanta të arsyeshme të sigurisë për të përballuar një kërcënim të caktuar.

5. Kur ndodh një incident ose kërcënim i një incidenti për konfiskim të paligjshëm të avionit civil apo akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroportit apo pajisjeve të navigacionit ajror, Palët do të asistojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimin dhe masat e tjera të përshtatshme të synuara për përfundimin me shpejtësi dhe siguri të këtyre incidenteve apo kërcënimeve.

6. Çdo Palë do të ketë të drejtë, brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve që nga njoftimi, që autoriteti i tij aeronautik të kryejë në territorin e Palës tjetër një vlerësim rreth masave të sigurisë që kryhen, ose planifikohen të kryhen nga operatorët e avionëve për sa i përket fluturimeve që vijnë nga apo nisen për në territorin e Palës së parë. Rregullimet administrative për kryerjen e vlerësimeve të tilla do të miratohen ndërmjet autoriteteve aeronautike dhe do të zbatohen pa vonesa për tu siguruar se vlerësimet do të kryhen shpejt.

7. Kur një Palë ka arsye të pranueshme për të besuar se Pala tjetër është shmangur nga dispozitat e këtij Neni, ajo mund të kërkojë konsultime. Këto konsultime do të fillojnë brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve që nga marrja e kërkesës nga secila Palë. Mosarritja e një marrëveshjeje të kënaqshme brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve nga fillimi i konsultimeve përbën arsye për tërheqje, revokime, pezullime ose vendosje kushtesh mbi autorizimet e linjës/linjave ajrore të përcaktuara nga Pala tjetër. Kur është e justifikuar nga një emergjencë, apo për të parandaluar mos-përputhje të tjera me dispozitat e këtij Neni, Pala e parë mund të ndërmarrë veprime të përkohshme në çdo kohë.

NENI 9

Pagesa e Përdoruesit

1. Asnjë nga Palët nuk do të vendosë apo do të lejojë të vendosen mbi linjat ajrore të përcaktuara të Palës tjetër, pagesa të përdoruesit më të larta se ato të vendosura ndaj linjave të veta ajrore që operojnë shërbime ndërkombëtare të ngjashme.

2. Secila Palë do të nxisë konsultimet mbi pagesat e përdoruesit ndërmjet autoritetit të tij kompetent që kërkon pagesën dhe linjave ajrore që përdorin shërbimet dhe pajisjet e ofruara, aty ku është e mundur përmes atyre organizatave përfaqësuese të linjave ajrore. Për çdo propozim për ndryshime në pagesat e përdoruesit, këtyre përdoruesve duhet tu bëhen njoftime të arsyeshme për tu mundësuar atyre të shprehin pikëpamjet e tyre përpara se të bëhen ndryshimet. Secila Palë do të nxisë më tej autoritetin e tij kompetent që kërkon pagesën dhe këta përdorues të shkëmbejnë informacione të përshtatshme në lidhje me pagesat e përdoruesit.

NENI 10

Detyrimet doganore

1. Avioni i shoqërisë ajrore të një Pale që operon shërbime ndërkombëtare si dhe fumizimet e karburantit, vajrave lubrifikues, fumizime të tjera të ngjashme teknike të konsumueshme, pjesë këmbimi, pajisje të rregullta dhe rezervat e mbajtura në bord, me mbërritjen ose largimin nga territori i Palës tjetër, përjashtohen në masën më të plotë të mundur sipas ligjit të saj kombëtar mbi bazën e reciprocitetit nga detyrimet e importit përfshirë këtu tarifën doganore, akcizën, TVSH, taksa dhe tatime të tjera që paguhen në import, tarifa e inspektimit dhe detyrime të tjera të ngjashme, me kusht që pajisjet dhe fumizime të tilla të

mbahen në bord të avionit deri në një kohë që ato të ri-eksportohen ose të përdoren apo konsumohen nga një avion i tillë, në fluturimet mbi atë territor".

2. Përjashtimet e dhëna nga ky nen do të aplikohen mbi artikujt e përmendura në paragrafin 1:

- a) Të paraqitura në territorin e Palës nga ose në emër të linjës ajrore të përcaktuar të Palës tjetër;
- b) Të mbajtura në bord të avionit të linjës ajrore të përcaktuar të njërës Palë pas mbërritjes dhe largimit nga territori i Palës tjetër; ose
- c) Të marra në bord të avionit të linjës ajrore të përcaktuar të njërës Palë në territorin e Palës tjetër dhe të synuar për përdorim në operimin e shërbimeve të miratuara;

Edhe nëse këto artikuj janë plotësisht të përdorura apo të konsumuara ose jo brenda territorit të Palës që jep përjashtimet, me kusht që pronësia mbi këto artikuj të mos i transferohet Palës në fjalë.

3. Pajisjet e rregullta në fluturim, si dhe materialet dhe pajisjet e mbajtura normalisht në bord të avionit të një linje ajrore të përcaktuar të secilës Palë, mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në raste të tilla, ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë për aq kohë sa ato ri-eksportohen ose ndryshe asgjësohen në përputhje me rregullat doganore.

4. Përjashtimet jepen gjithashtu nga detyrimet e importit përfshirë këtu tarifën doganore, akcizën, TVSH, taksa dhe tatime të tjera që paguhet në import, mbi bazën e reciprocitetit për materialet e printuara të biletave, faturat shoqëruese të mallit, çdo material të printuar i cili mban simbolin e kompanisë dhe materialin e zakonshëm reklamues të shpërndarë falas nga linja ajrore e përcaktuar vetëm në lidhje me shërbimin e avionit të linjës ajrore.

NENI 11

Tatimet

1. Kapitali i paraqitur i avionit, i operuar në shërbime ndërkombëtare ajrore nga një linjë ajrore e përcaktuar do të jetë i tatueshëm vetëm në territorin e Palës në të cilën ndodhet vendi i menaxhimit efektiv të linjës ajrore.

2. Përfitimet nga operimi i avionit të linjës ajrore të përcaktuar në shërbimet ndërkombëtare ajrore si dhe të mallrat dhe shërbimet që i jepen atij do të jenë të tatueshme sipas ligjit të secilës Palë.

NENI 12

Kapaciteti

1. Secila Palë duhet t'i lejojë çdo linje ajrore të përcaktuar të vendosë frekuencën dhe kapacitetin e transportit ajror ndërkombëtar që ajo ofron bazuar në vlerësimet komerciale të tregut.

2. Asnjëra nga Palët nuk do të kufizojë në mënyrë të njëanshme volumin e trafikut, frekuencën, apo rregullsinë e shërbimit, ose llojin/llojet e avionëve që operohen nga linjat ajrore të përcaktuara të Palës tjetër, përveç rasteve kur kjo mund të kërkohet për arsye doganore, teknike, operative, ose mjedisore sipas kushteve unike në përputhje me Nenin 15 të Konventës.

NENI 13

Çmimi

1. Çmimet e vendosura për shërbimet ajrore të operuara sipas kësaj Marrëveshje mund të vendosen lirisht nga linjat ajrore dhe nuk do të jenë subjekt i miratimit.

2. Secila Palë mund të kërkojë nga autoritetet e linjës ajrore të përcaktuar njoftimin ose regjistrimin e çmimeve të transportimit me origjinë nga territori i tij.

NENI 14

Konkurrenca

1. Palët do të informojnë njëra tjetrën rreth ligjeve, politikave dhe praktikave të tyre të konkurrencës apo për ndryshime në to, dhe çdo objektiv të veçantë, të cilat mund të ndikojnë në operimin e shërbimeve të transportit ajror sipas kësaj marrëveshje dhe do të identifikojnë autoritetet përgjegjëse për implementimin e tyre.

2. Palët do të njoftojnë njëra tjetrën kurdo që konsiderojnë se mund të ketë papërputhshmëri ndërmjet zbatimit të ligjit, politikave dhe praktikave të tyre të konkurrencës dhe çështjet që lidhen me funksionimin e kësaj Marrëveshje.

3. Pavarësisht nga ndonjë dispozitë në kundërshtim, asgjë në këtë Marrëveshje nuk do të (i) kërkojë apo favorizojë miratimin e marrëveshjeve midis sipërmarrjeve, vendimet nga shoqëritë e sipërmarrjeve ose praktikave të bashkërenditura që parandalojnë apo çrregullojnë konkurrencën; (ii) përforcojë efektet e marrëveshjeve, vendimeve apo praktikave të bashkërenditura të tilla; ose (iii) delegojë operatorëve privatë ekonomik përgjegjësinë për marrjen e masave që parandalojnë, çrregullojnë apo kufizojnë konkurrencën.

NENI 15

Konvertimi i Valutave dhe Dërgimi i Fitimeve

1. Secila Palë do t'i lejojë linjës/linjave ajrore të Palës tjetër të konvertojnë apo të transmetojnë jashtë shtetit, me kërkesë, të gjitha të ardhurat lokale nga shitja e shërbimeve të transportit ajror dhe nga aktivitetet përkatëse të lidhura direkt me transportin ajror, që janë më të mëdha se shumata e disbursuara në nivel lokal, me konvertim dhe dërgim të lejuar menjëherë, në kursin e zbatueshëm të shkëmbimit që nga data e kërkesës për konvertim dhe dërgim.

2. Konvertimi dhe dërgimi i të ardhurave të tilla do të lejohet konform ligjeve dhe rregullave të zbatueshme dhe nuk janë subjekt i ndonjë detyrimi shkëmbimi apo administrativ përveç atyre që kryhen normalisht nga bankat për realizimin e këtij konvertimi dhe dërgimi.

3. Dispozitat e këtij Neni nuk përjashtojnë linjat ajrore të të dyja Palëve nga detyrimet, taksat dhe kontributet ndaj të cilave ato janë subjekt.

4. Nëse ka një marrëveshje të veçantë midis Palëve për të evituar tatimin e dyfishtë, ose një marrëveshje të veçantë e cila rregullon transferimin e fondeve midis Palëve, këto marrëveshje do të mbizotërojnë.

NENI 16

Aktivitetet Tregtare

1. Secila Palë do t'i akordojë Palës tjetër të drejtën të shesë dhe tregtojë shërbime ajrore ndërkombëtare në territorin e saj në mënyre direkte ose përmes agjentëve apo ndërmjetësve të tjerë të zgjedhur nga linja ajrore, duke përfshirë këtu të drejtën për të vendosur zyra, si zyra në linjë ashtu edhe jashtë linjës.

2. Çdo linjë ajrore do të ketë të drejtën të shesë transportin në monedhën e atij territori ose sipas ligjeve dhe rregullave të tij kombëtare, në monedha lirisht të konvertueshme të shteteve të tjera, dhe çdo person do të jetë i lirë të blejë këtë transport në monedhat e pranuar nga linja ajrore.

3. Linja/Linjat ajrore të përcaktuara të një Pale do të lejohen, në bazë të reciprocitetit, të sjellin dhe të mbajnë në territorin e Palës tjetër stafin e tyre përfaqësues dhe tregtar, operative dhe teknik, siç kërkohet në lidhje me operimin e shërbimeve të miratuara.

4. Këto kërkesa të stafit mund, sipas opsionit të linjës/linjave ajrore të përcaktuara të një Pale, të plotësohen nga personeli i tyre ose duke përdorur shërbimet e çdo organizate, kompanie apo linje ajrore operuese tjetër në territorin e Palës tjetër dhe autorizohen të kryejnë shërbime të tilla për linjat e tjera ajrore.

5. Përfaqësuesit dhe stafi do të jenë subjekt i ligjeve dhe rregullave që janë në fuqi në Palën tjetër, dhe në përputhje me këto ligje dhe rregulla:

- a) Çdo Pale, në bazë të reciprocitetit dhe me vonesën minimale, do t'i japë përfaqësuesve dhe stafit të referuar në paragrafin 3 të këtij Neni, autorizimet e nevojshme për punësim, vizat për vizitor dhe dokumente të tjera të ngjashme; dhe

- b) Të dyja palët duhet të lehtësojnë dhe përshpejtojnë kërkesat për autorizimet e punësimit të personelit i cili kryen detyra të caktuara të përkohshme pa kaluar nëntëdhjetë (90) ditë.

NENI 17

Shkëmbimi i Informacionit

1. Autoritetet Aeronautike të të dyja Palëve sipas kërkesës, duhet të shkëmbejnë informacion sa më shpejt të jetë e mundur, në lidhje me autorizimet aktuale të lëshuara Linjave Ajrore të Përcaktuara respektive për të kryer shërbim në, përmes dhe nga Territori i Palës tjetër. Kjo do të përfshijë kopje të certifikatave dhe autorizimeve aktuale për shërbime në itineraret e propozuara, së bashku me amendamentet ose urdhrat përjashtuese.
2. Autoritetet aeronautike të secilës Palë do të detyrojnë linjën/linjat ajrore të përcaktuara të tyre, t'i japin autoriteteve aeronautike të Palës tjetër, sipas kërkesës, deklarata periodike ose të tjera të statistikave siç mund të kërkohen në mënyrë të arsyeshme.

NENI 18

Miratimi i Orareve

1. Linja ajrore e secilës Palë do të paraqesë për miratim tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër oraret e fluturimeve të tij të parashikuar, të paktën tridhjetë (30) ditë para operimit të shërbimeve të miratuara. E njëjta procedure do të zbatohet për çdo modifikim të tyre.
2. Për fluturimet plotësuese në të cilat linjat ajrore të përcaktuara të një Palë dëshirojnë të operojnë shërbimet e miratuara jashtë orareve të përcaktuara, ajo linjë ajrore duhet të kërkojë leje paraprake nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër. Kërkesa të tilla zakonisht do të paraqiten të paktën 5 (pesë) ditë pune përpara operimit të fluturimeve të tilla.

NENI 19

Shtojca

Shtojca e kësaj Marrëveshje konsiderohet një pjesë integrale e saj.

NENI 20

Konsultime

1. Secila Palë mund, në çdo kohë, të kërkojë konsultime mbi interpretimin, zbatimin, implementimin apo amendimin e kësaj Marrëveshje ose në përputhje me këtë Marrëveshje.
2. Konsultime të tilla, të cilat mund të zhvillohen nëpërmjet diskutimeve apo korrespondencës, duhet të fillojnë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh që nga data e marrës së kërkesës me shkrim nga Pala tjetër, përveç rasteve kur Palët bien dakord ndryshe.

NENI 21

Zgjidhja e Mosmarrëveshjeve

1. Për çdo mosmarrëveshje që lind midis Palëve në lidhje me interpretimin apo zbatimin e kësaj Marrëveshje, përveç atyre që mund të lindin sipas Nenit 7 (Siguria) dhe Nenit 8 (Sigurimi i Aviacionit), autoritetet aeronautike të të dyja Palëve në radhë të parë do të përpiqen ta zgjidhin atë nëpërmjet konsultimeve dhe bisedimeve.

2. Nëse Palët dështojnë në arritjen e një zgjidhje nëpërmjet bisedimeve, mosmarrëveshja do të zgjidhet përmes kanaleve diplomatike.

NENI 22 **Amendamentet**

Çdo amendament i kësaj Marrëveshje miratuar nga të dyja Palët, do të hyjë në fuqi në një datë që do të përcaktohet nga shkëmbimi i notave diplomatike, duke treguar kështu se të gjitha procedurat e brendshme të nevojshme janë plotësuar nga të dyja Palët.

NENI 23 **Marrëveshjet Shumëpalëshe**

Nëse një marrëveshje shumëpalëshe për transportin ajror hyn në fuqi për të dyja Palët, Marrëveshja aktuale do të amendohet në mënyrë që të jetë konform dispozitave të asaj marrëveshje shumëpalëshe.

NENI 24 **Përfundimi**

Secila Pale, në çdo kohë, mund t'i njoftojë me shkrim, përmes kanaleve diplomatike, Palës tjetër vendimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje. Ky njoftim duhet t'i komunikohet menjëherë ONAC. Kjo Marrëveshje do të përfundojë në mesnatën, me orën lokale të Palës së njoftuar, menjëherë para përvjetorit të parë të datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër, përveç rastit kur njoftimi tërhiqet me marrëveshje përpara përfundimit të kësaj periudhe. Në mungesë të njohjes së marrjes nga Pala tjetër, njoftimi do të gjykohet se është marrë katërmëdhjetë (14) ditë pas marrjes së njoftimit nga ONAC.

NENI 25 **Regjistrimi me ONAC**

Kjo Marrëveshje dhe çdo amendament në të do të regjistrohet me nënshkrimin e saj me ONAC nga Pala në territorin e të cilës është nënshkruar kjo Marrëveshje.

NENI 26 **Hyrja në Fuqi**

Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi në datën e marrjes së notës së dytë diplomatike, i cili tregon se të gjitha procedurat e brendshme të nevojshme janë plotësuar nga të dyja Palët.

Në dëshmi të kësaj, të poshtëshënuarit, të autorizuar sipas rregullit nga Qeveritë e tyre respektive, kanë nënshkruar Marrëveshjen aktuale.

Bërë në _____ këtë _____ ditë të _____, 2015, në dy kopje, në gjuhët Portugeze, Shqipe dhe Angleze, ku të gjitha tekset janë autentike. Në rast të çdo mospërputhje në interpretimin e teksteve në Portugalisht dhe Shqip, teksti Anglisht do të mbizotërojë.


Për Qeverinë e Republikës Federative të Brazilit.


Për Këshillin e Ministrave të Republikës së Shqipërisë.

SHTOJCË
PROGRAMI I ITINERARIT

Seksioni 1:

Internetet e zbatuara nga Linja (t) Ajrore të Përcaktuara të Republikës së Shqipërisë

Nga	Pika të ndërmjetme	Për	Përtej Pika ve
Çdo pikë në Republikën e Shqipërisë	Çdo pikë	Çdo pikë në Brazil	Çdo pikë

Seksioni 2:

Internetet e zbatuara nga Linja(t) Ajrore të Përcaktuara të Republikës Federative të Brazilit

Nga	Pika të ndërmjetme	Për	Përtej Pika ve
Çdo pikë në Brazil	Çdo pikë	Çdo pikë në Republikën e Shqipërisë	Çdo pikë

Operimi i Shërbimeve të Miratuara:

1. Linja(t) Ajrore të Përcaktuara të të dyja Palëve, mund, për çdo ose të gjitha fluturimet dhe me zgjedhje te saj, të operojë në njëren apo në të dyja drejtimet; të shërbejë në pika të ndërmjetme ose të përtejme në itineraret në çfarëdolloj kombinimi dhe çfarëdolloj rendi; të heqë thirrjet në çdo apo të gjitha pikat e ndërmjetme apo të përtejme; të ndërpresë shërbimet në territorin e Palës tjetër dhe/ose në ndonjë pikë përtej këtij territori; të shërbejë në pika brenda territorit të secilës Palë në çdo lloj kombinimi pa të drejta kabotazhi; të transferojë trafikun nga çdo avion i përdorur prej tyre kundrejt çdo avioni tjetër në çdo pikë/pika të itinerarit; të kombinojë numra të ndryshëm fluturimi brenda operimit të një avioni; të përdorë avionë në pronësi të tij apo të marrë me qira.

2. Linja(t) Ajrore të Përcaktuara të të dyja Palëve kanë të drejtë të ushtrojnë, në çdo lloj shërbimi(pasagjerë, ngarkesë, te ndarë apo të kombinuar), pesë të drejtat e plota të lirisë së trafikut për/nga çdo pikë ndërmjetëse ose të përtejme pa asnjë lloj kufizimi.