SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
15
DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS
4754

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS BILATERAIS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE TRINIDAD E TOBAGO

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República de Trinidad e Tobago
(doravante referidos como "Partes"),

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

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança patrimonial e segurança em serviços aéreos internacionais e reafirmando sua grave preocupação a respeito de atos ou ameaças contra a segurança de aeronaves, que prejudicam a segurança de pessoas ou propriedade, afetam adversamente a operação de serviços aéreos e diminuem a confiança pública na segurança da aviação civil;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como um meio de criar e promover a amizade, entendimento e cooperação entre o povo dos dois países;

Desejando concluir um acordo com a finalidade de estabelecer e operar serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios,

Acordaram o que segue:

Artigo 1
Definições

Para os fins deste Acordo, a menos que de outro modo declarado, o termo:

a) "transporte aéreo" significa o transporte público por aeronave de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, por remuneração ou contrato;

b) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Comando da Aeronáutica e no caso de Trinidad e Tobago, o Ministro responsável pela Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer autoridade ou pessoa facultada a desempenhar as funções exercidas pelas referidas autoridades;

c) "serviços acordados" significa os Serviços Aéreos Internacionais programados entre e além dos respectivos territórios da República Federativa do Brasil e da República de Trinidad e Tobago para o transporte de passageiros, bagagem e Carga (incluindo correio), separadamente ou em qualquer combinação;

d) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo, e quaisquer aditamentos aos mesmos;

e) "Anexo" deverá incluir a programação de rota incorporada ao Acordo e quaisquer cláusulas ou notas constantes em tal Anexo e qualquer modificação feita ao mesmo de acordo com as disposições do Artigo 28 deste Acordo;

f) "capacidade" é a quantidade de serviços fornecidos sob o acordo, medido normalmente no número de vôos (freqüências) ou assentos ou toneladas de carga oferecidos em um mercado (par de cidades, ou país para país) ou em rota durante um período específico, tal como diariamente, semanalmente, temporalmente ou anualmente;

g) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago no dia sete de dezembro de 1944, e inclui: (i) qualquer aditamento à mesma que tenha entrado em vigência sob o Artigo 94(a) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes; e (ii) qualquer anexo ou aditamento adotado à mesma sob o Artigo 90 da Convenção, desde que tal anexo ou aditamento esteja, a qualquer tempo, vigente para ambas as Partes;

h) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de acordo com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

i) "OACI" significa a Organização de Aviação Civil Internacional;

j) "transporte aéreo internacional" é o transporte aéreo no qual os passageiros, bagagem, carga e correio que sejam levados a bordo no território de um Estado são destinados a um outro Estado;

k) "Parte" é um Estado signatário deste Acordo que tenha concordado formalmente em ser obrigado por este Acordo.

l) "tarifa" significa qualquer tarifa, taxa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem ou carga, em transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte com relação ao mesmo, cobrado por linhas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições que regem a disponibilidade de tal tarifa, taxa ou encargo, mas excluindo remuneração e condições para transporte de correspondência;

m) "território", em relação a um Estado, significa áreas terrestres, águas de arquipélagos ou mares territoriais adjacentes ao mesmo e o espaço aéreo sob a soberania e jurisdição de tal Estado;

n) "encargos de uso" significa um encargo cobrado de aeronaves pelos órgãos tributários competentes, ou permitidos por eles a ser feito, pelo fornecimento de propriedade ou instalações aeroportuárias ou de instalações de navegação aérea, ou instalações ou serviços de segurança de aviação, incluindo serviços e instalações relacionados, para a aeronave, sua tripulação, passageiros, bagagem e carga; e

o) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "parada para fins não-tráfico", têm os significados designados a eles no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, a fim de permitir a operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.

2. Respeitadas as disposições deste Acordo, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte, gozará dos seguintes direitos:

a) o direito de sobrevoar sem aterrissar todo o território da outra Parte;

b) o direito de fazer paradas no território da outra Parte para fins de não-tráfego;

c) o direito de pousar em ponto(s) na(s) rota(s) especificada(s) no Quadro de Rotas a este Acordo com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação.

3. As empresas áreas de cada Parte, que não aquelas designadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados nos parágrafos 2(a) e (b) deste Artigo.

4. Nada no parágrafo 2 deverá ser interpretado como conferindo à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de qualquer Parte, o privilégio de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, carga e mala postal por remuneração e destinados a um outro ponto no território da outra Parte.

5. Se, em razão de conflito armado, distúrbios políticos ou desenvolvimentos ou circunstâncias especiais e incomuns, uma empresa aérea designada de uma Parte for incapaz de operar um serviço em sua rota normal, a outra Parte deverá enviar seus melhores esforços para facilitar a operação contínua de tal serviço através de re-arranjos temporários apropriados das rotas, conforme mutuamente decidido pelas Partes.

6. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas terão o direito de usar todas as vias aéreas, aeroportos e outras instalações proporcionadas pelas Partes em uma base não discriminatória.

Artigo 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito, por via diplomática diplomáticos, à outra Parte, uma empresa aérea ou empresas aéreas para operar os serviços acordados e para retirar, substituir ou alterar tal designação.

2. No recebimento de tal designação, e da aplicação da empresa aérea designada na forma e maneira prescritas por autorização operacional, cada Parte concederá a autorização operacional apropriada com o mínimo atraso de procedimento, desde que:

a) a propriedade substancial e o controle efetivo estejam investido à Parte designando a empresa aérea, aos nacionais de tal Parte, ou ambos;

b) a Parte designando a empresa aérea estiver em cumprimento das disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança) e Artigo 9 (Segurança da Aviação); e

c) a empresa aérea designada esteja qualificada para cumprir outras condições prescritas sob as leis regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte recebendo a designação.

3. Ao receber a autorização operacional do parágrafo 2 deste Artigo, uma empresa aérea pode, a qualquer tempo, iniciar a operação dos serviços acordados para os quais ela for assim designada, desde que a empresa aérea cumpra com as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4
Recusa, Revogação e Limitação de Autorização

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

a) se elas não ficarem convencidas de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo estão investidos à Parte designando a empresa aérea, os nacionais de tal Parte, ou ambos;

b) no caso de falha da Parte designando a empresa aérea em cumprir com as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança) e Artigo 9 (Segurança da Aviação); ou

c) no caso de falha por tal empresa aérea designada em estabelecer que ela está qualificada para cumprir outras condições prescritas sob as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte recebendo a designação; e

d) no caso da empresa aérea falhar de outro modo em operar de acordo com as condições prescritas sob este Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir violações das leis e regulamentos, tal direito será exercido apenas após consulta com a autoridade aeronáutica da outra Parte, conforme estabelecido no Artigo 26 (Consultas).

Artigo 5
Aplicação das Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte regendo a entrada e a saída de seu território de aeronave envolvida em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto estiver em seu território, serão aplicados à aeronave operada pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, sem distinção quanto à sua nacionalidade, e serão cumpridas por tal aeronave na entrada no, saída do e enquanto dentro do território de tal Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte relacionados à entrada no, permanência no e saída de seu território de passageiros, bagagem, tripulação e carga tais como aqueles referentes a imigração, alfândega, moeda, segurança da aviação e saúde e quarentena ou no caso de correio, leis e regulamentos postais, deverão ser aplicados aos passageiros, tripulação, carga e mala posta transportados pela aeronave da empresa aérea designada da outra Parte enquanto estiverem dentro de tal território e deverão ser cumpridos por ou em representação de tais passageiros, bagagem, tripulação e carga pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, na entrada no e saída do e enquanto dentro do território da primeira Parte.

3. Nenhuma Parte dará preferência à sua própria empresa aérea ou qualquer outra empresa aérea sobre uma empresa aérea designada da outra Parte envolvida em transporte aéreo internacional semelhante ao aplicar suas leis e regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e outros semelhantes aplicáveis sob este Artigo.

Artigo 6
Trânsito Direto

Os passageiros, bagagem e carga (incluindo mala postal) em trânsito direto no território de qualquer Parte e não deixando áreas do aeroporto reservadas para tal fim deverão, exceto a respeito de medidas de segurança contra violência, pirataria aérea e controle de narcóticos, ser sujeitos a no máximo um controle simplificado. As bagagens e carga serão isentas de tarifas alfandegárias, impostos sobre consumo e outras taxas e encargos nacionais ou locais semelhantes.

Artigo 7
Reconhecimento de Certificados

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda vigentes, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte com a finalidade de operar os serviços acordados, desde que as exigências sob as quais tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou convalidados sejam iguais a ou acima dos padrões mínimos que possam ser estabelecidos de acordo com a Convenção.

2. Se os privilégios ou condições das licenças ou certificados referidos no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a qualquer pessoa ou empresa aérea designada ou a respeito de uma aeronave usada na operação dos serviços acordados, vier a permitir uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos sob a Convenção, e tenha sido ou não tal diferença apresentada à Organização de Aviação Civil Internacional, a outra Parte pode requerer consultas entre as autoridades aeronáuticas visando esclarecer se a prática em questão é aceitável a elas. A falha em chegar a um acordo satisfatório constituirá base para a aplicação do Artigo 4(1) deste Acordo.

3. Cada Parte se reserva o direito, no entanto, de recusar-se a reconhecer para os fins dos vôos acima ou aterrissagem ou decolagem de seu próprio território, certificados de competência e licenças concedidas a seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 8
Segurança

1. Cada Parte pode solicitar consultas a qualquer tempo com respeito às normas de segurança mantidas pela outra Parte em áreas relacionadas a instalações aeronáuticas, tripulação de vôo, aeronave e a operação de aeronave. Tais consultores ocorrerão dentro de 30 (trinta) dias de tal pedido.

2. Se, após tais consultas, uma Parte considerar que a outra Parte não mantém e administra efetivamente os padrões de segurança nas áreas referidas no parágrafo 1 que cumpram as Normas estabelecidas em tal ocasião de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a outra Parte será informada de tais considerações e dos passos considerados necessários para conformar-se às Normas da OACI. A outra Parte tomará então a ação corretiva apropriada dentro de um prazo acordado.

3. A falha em chegar a um acordo satisfatório dentro de 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, constituirá base para recusa, revogação, suspensão ou imposição de condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte.

4. De conformidade com o Artigo 16 da Convenção, fica ainda acordado que, qualquer aeronave operada por, ou em representação de uma empresa aérea de uma Parte, em serviço para ou do território de uma outra Parte, pode, enquanto dentro do território da outra Parte, ser sujeita a uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause atraso não razoável na operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, a finalidade desta inspeção é verificar a validade da documentação da aeronave relevante, o licenciamento de sua tripulação, e que os equipamentos da aeronave e a condição da aeronave estão de acordo com os Padrões estabelecidos em tal ocasião de acordo com a Convenção.

5. Quando for essencial uma ação urgente para garantir a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte se reserva o direito de suspender imediatamente ou alterar a autorização operacional de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte.

6. Qualquer ação por uma das Partes de acordo com o parágrafo 4 acima deverá ser descontinuada assim que o motivo para a tomada de tal ação deixar de existir.

7. Com referência ao parágrafo 2, se ficar determinado que uma das Partes s permanece em não cumprimento das Normas da OACI quando tiver transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI deve ser comunicado sobre tal fato. Este último deve ainda ser comunicado sobre a resolução satisfatório subseqüente da situação.

Artigo 9
Segurança da Aviação

1. Consistentemente 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 deste Acordo. Sem limitarem a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, de conformidade com as disposições da Convenção sobre Infrações e Alguns Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronave, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e do Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional Suplementar à Convenção para Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, feito em Montreal em 28 de setembro de 1971, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, assim como qualquer outra convenção e protocolo relacionado à segurança da aviação civil vinculante a ambas as Partes.

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

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, de conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes; elas exigirão que os operadores de aeronaves por elas matriculadas ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território, bem como os operadores de aeroportos em seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte comunicará a outra Parte sobre qualquer diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Cada Parte pode requerer consultas imediatas com a outra Parte, a qualquer tempo, para discutir quaisquer tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que tais operadores de aeronaves podem ser obrigados a observar as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no terceiro parágrafo acima, exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território de tal outra Parte. Cada Parte deverá certificar-se que sejam aplicadas medidas efetivas dentro de seu território para proteger a aeronave e inspecionar os passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também examinará de modo favorável toda solicitação da outra Parte no sentido da adoção de medidas especiais de caráter razoável de segurança para enfrentar uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente, ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, seus passageiros e tripulações, 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, depois de 60 (sessenta) dias após notificação por suas autoridades aeronáuticas, de conduzir uma avaliação, no território da outra Parte, das medidas de segurança sendo realizadas, ou planejadas a serem realizadas, pelos operadores da aeronave com respeito aos vôos chegando de, ou saindo do território da primeira Parte. As providências administrativas para a condução de tais avaliações serão acordadas entre as autoridades aeronáuticas e implantadas sem demora de maneira a garantir que as avaliações sejam conduzidas rapidamente.

7. Quando uma das Partes tiver bases razoáveis para acreditar que a outra Parte desviou-se das disposições deste Artigo, a autoridade aeronáutica da primeira Parte pode requerer consultas imediatas junto à autoridade aeronáutica da outra Parte. Tais consultas começarão dentro de 15 (quinze) dias do recebimento de tal pedido da outra Parte. A falha em chegar a um acordo satisfatório dentro de 15 (quinze) dias a partir do início das consultas, constituirá base para recusa, revogação, suspensão ou imposição de condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designada(s) pela outra Parte. Quando justificado por uma emergência, ou para impedir um não cumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte pode tomar uma ação provisória a qualquer tempo. Qualquer ação tomada de acordo com este parágrafo será descontinuada mediante o cumprimento pela outra Parte das disposições sobre segurança deste Artigo.

Artigo 10
Encargos do Usuário

1. Cada Parte envidará seus melhores esforços para garantir que os encargos do usuário impostos ou permitidos a serem impostos por seus órgãos tributários competentes sobre as empresas aéreas designadas da outra Parte para uso de aeroportos e outras instalações de aviação, sejam justos e razoáveis. Estes encargos serão baseados em princípios econômicos sensatos e não serão maiores que aqueles pagos por outras empresas aéreas operando serviços internacionais semelhantes.

2. Cada Parte deverá encorajar consultas sobre encargos do usuário entre seus órgãos tributários competentes e empresas aéreas usando o serviço e instalações fornecidos por tais órgãos tributários, quando praticável através das organizações representativas de tais empresas aéreas. Deve ser dada a tais usuários uma notificação razoável de qualquer proposta de alterações nos encargos do usuário para possibilitar que eles expressem seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Cada Parte encorajará ainda seus órgãos de tributação competentes e tais usuários a trocar as informações apropriadas a respeito dos encargos do usuário.

Artigo 11
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte deverá, com base na reciprocidade, isentar uma empresa aérea designada da outra Parte, na maior extensão possível sob sua lei nacional, das restrições de importação, direitos alfandegários, impostos sobre consumo, taxas de inspeção e outros direitos e tarifas nacionais, não baseados no custo de serviços fornecidos na chegada, sobre a aeronave, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos consumíveis, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento regular da aeronave, mantimentos da aeronave incluindo mas não limitado a itens como alimentos, bebidas, licor, tabaco e outros produtos para venda a ou uso por passageiros durante o vôo e itens destinados para ou usados unicamente em conexão com a operação ou serviço da aeronave tais como estoque de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, uniformes da equipe, qualquer material impresso que contenha a insígnia da empresa aérea designada impressa nos mesmos e material publicitário e promocional usual distribuído gratuitamente por tal empresa aérea designada.

2. As isenções concedidas por este artigo serão aplicadas aos itens referidos no parágrafo 1:

a) introduzidos no território da Parte por ou em representação da empresa aérea designada da outra Parte;

b) mantidos a bordo da aeronave da empresa aérea de uma Parte na chegada ou saída do território da outra Parte; ou

c) levados a bordo da aeronave da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e destinados para uso na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais itens usados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte concedendo a isenção, desde que a propriedade de tais itens não seja transferida no território da referida Parte.

3. Os equipamentos de navegação aérea regular, assim como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo da aeronave de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, podem ser descarregados no território da outra Parte apenas com a aprovação das autoridades alfandegárias de tal território. Em tal caso, eles podem ser colocados sob a supervisão de tais autoridades até o momento em que eles sejam re-exportados ou de outro modo dispostos de acordo com os regulamentos alfandegários.

4. As isenções estabelecidas por este Artigo também serão disponíveis em situações onde uma empresa aérea de uma Parte tenha celebrado acordos com uma outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência na área da outra Parte do equipamento regular e de outros itens referidos no parágrafo 1 deste Artigo, desde que tal outra empresa aérea ou empresas aéreas gozem de maneira semelhante de tais isenções de tal outra Parte.

Artigo 12
Taxação

1. O capital representado por aeronave operada em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será taxável apenas no território da Parte no qual esteja situado o lugar de parte substancial da propriedade e controle efetivo da empresa aérea.

2. Os lucros provenientes da operação da aeronave de uma empresa aérea designada em serviços aéreos internacionais, assim como os produtos e serviços fornecidos a ela serão tributáveis de acordo com a lei de cada Parte, que deverá se esforçar para concluir um acordo especial para evitar a dupla taxação.

3. No caso de existir um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla taxação entre as duas Partes, tal acordo prevalecerá.

Artigo 13
Concorrência Justa

1. Cada empresa aérea designada terá uma oportunidade justa e igual para competir no fornecimento do transporte aéreo internacional regido por este Acordo.

2. Cada Parte tomará a ação dentro de sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas injustas, anticompetitivas ou predatórias que afetem adversamente a posição competitiva de uma empresa aérea designada da outra Parte no exercício de seus direitos e poderes estabelecidos neste Acordo.

3. As Partes se informarão mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas de concorrência ou mudanças das mesmas, que possam afetar a operação dos serviços de transporte aéreo sob este Acordo.

4. As Partes deverão, na extensão permitida sob suas próprias leis e regulamentos, dar assistência às empresas aéreas da outra, fornecendo orientação quanto à compatibilidade de qualquer prática da empresa aérea proposta com suas leis, políticas e práticas de concorrência.

5. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerar que uma operação ou operações pretendida(s) ou conduzida(s) pela empresa aérea designada da outra Parte pode constituir uma prática ou conduta injusta, anticompetitiva ou predatória, elas podem solicitar consulta de acordo com o Artigo 26 (Consultas) visando resolver o problema. Qualquer tal pedido será acompanhado por notificação das razões para o pedido, e a consulta deverá começar dentro de 30 (trinta) dias do pedido.

6. Se as partes não conseguirem uma resolução do problema através de consultas, qualquer das Partes pode invocar o mecanismo para resolução de controvérsia sob o Artigo 27 (Resolução de Controvérsias) deste Acordo.

7. As Partes concordam que as práticas de empresa aérea abaixo podem ser consideradas como possíveis práticas competitivas injustas, que podem merecer uma inspeção mais detalhada:

a) cobrança de tarifas e taxas sobre rotas em níveis que sejam, no total insuficientes para cobrir os custos de fornecimento dos serviços aos quais se referem;

b) a adição de capacidade ou freqüência excessiva de serviço;

c) as práticas em questão sejam mantidas e não temporárias;

d) as práticas em questão tenham um sério efeito econômico sobre, ou causem dano significativo a, uma outra empresa aérea;

e) as práticas em questão reflitam uma intenção aparente ou tenham o efeito provável, de enfraquecer, excluir ou tirar uma outra empresa aérea do mercado; e

f) conduta indicando um abuso da posição dominante na rota.

Artigo 14
Capacidade

1. A capacidade total a ser fornecida sobre os serviços acordados pelas empresas aéreas designadas das Partes será acordada entre as autoridades aeronáuticas das Partes antes do início das operações, e daí por diante de acordo com as exigências de tráfego antecipadas.

2. As autoridades aeronáuticas das duas Partes acordarão sobre a capacidade a ser operada de acordo com os seguintes princípios:

a) haverá oportunidade justa e igual para que as empresas aéreas designadas de ambas as Partes operem os serviços acordados.

b) na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas de cada Parte levarão em conta os interesses das empresas aéreas designadas da outra Parte de modo a não afetar indevidamente os serviços que última forneça, na totalidade ou parte das mesmas rotas.

c) os serviços acordados oferecidos pelas empresas aéreas designadas das Partes terão uma relação estrita com as necessidades do público a ser transportado e terão como objetivo básico a oferta, em níveis razoáveis de aproveitamento, de capacidade adequada para atender às necessidades atuais e previsíveis para o transporte de passageiros e/ou carga entre as duas Partes.

3. As consultas serão realizadas de acordo com o Artigo 26 (Consultas) deste Acordo sempre que uma Parte solicitar que a capacidade acordada a ser oferecida sob o parágrafo 1 deste Artigo 1 seja revisada. Se, na revisão, as Partes não concordarem sobre a capacidade a ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que pode ser oferecida pelas empresas aéreas designadas das Partes não excederá a capacidade total anteriormente acordada a ser oferecida.

Artigo 15
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pela empresa aérea designada ou empresas aéreas de uma Parte por serviços cobertos por este Acordo serão estabelecidas em níveis razoáveis, sendo considerado todos os fatores relevantes, incluindo interesses dos usuários, custo de operação, características de serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas, e outras considerações comerciais do mercado.

2. As Partes concorda em dar particular atenção a tarifas que possam ser objetáveis em razão de parecerem discriminatórias sem razão, indevidamente altas ou restritivas em razão do abuso de uma posição dominante, artificialmente baixas em razão de subsídio ou suporte direto ou indireto, ou "predatórias".

3. As tarifas, sempre que possível, serão acordadas pelas empresas aéreas designadas respectivas de ambas as Partes, após discussão conforme requerido por seus respectivos governos e, se aplicável, consulta com outras empresas aéreas. Tal acordo deverá, sempre que possível, ser atingido pelo uso do mecanismo de coordenação de tarifa internacional apropriado. Se não houver acordo multilateral ou bilateral, cada empresa aérea designada pode desenvolver tarifas individualmente.

4. Cada Parte pode exigir notificação ou justificação de tarifas propostas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de ambas as Partes para transporte para ou de seu território. Tal notificação ou justificação pode ser requerida no máximo 30 (trinta) dias antes da data proposta de introdução. Em casos especiais, este período pode ser reduzido.

5. Cada Parte terá o direito de aprovar ou desaprovar tarifas para um transporte de um percurso ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes que inicie em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte por transporte entre o território da outra Parte e aquele de um terceiro Estado sobre serviços cobertos por este contrato serão sujeitas às exigências de aprovação da outra Parte. Nenhuma das Partes tomará ação unilateral para impedir a inauguração de tarifas propostas ou a continuação das tarifas efetivas para transporte de um percurso ou de ida e volta entre os territórios das duas Partes começando no território da outra Parte.

6. A aprovação de tarifas conseqüente das disposições do parágrafo 5 acima pode ser dada expressamente por qualquer Parte às empresas aéreas apresentando as tarifas. No entanto, se a Parte competente não tiver dado por escrito à outra Parte notificação de desaprovação de tais tarifas das empresas aéreas da outra Parte dentro de 20 (vinte) dias a partir da data de apresentação, as tarifas relevantes serão consideradas aprovadas. No caso do período de apresentação ser reduzido de acordo com o Parágrafo 4, as Partes podem acordar que o período dentro do qual qualquer desaprovação deverá ser dada seja reduzida adequadamente.

7. Quando qualquer das Partes acreditar que uma tarifa para transporte para seu território cair dentro das categorias descritas no Parágrafo 2 acima, tal Parte dará notificação de insatisfação à outra Parte, assim que possível, e pelo menos dentro de 30 (trinta) dias da data de notificação ou apresentação da tarifa, e pode valer-se dos procedimentos de consulta estabelecidos no parágrafo 8 abaixo.

8. Cada Parte pode solicitar consulta a respeito de qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer das Partes por serviços cobertos por este Acordo, incluindo quando a tarifa relevante tiver sido sujeita a uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas serão realizadas o mais tardar em 60 (sessenta) dias após o recebimento do pedido. As Partes cooperarão na garantia das informações necessárias por resolução arrazoada das questões. Se as

Partes chegarem a um acordo, cada Parte envidará seus melhores esforços para colocar tal acordo em vigência. Se não for obtido qualquer acordo, a decisão da Parte em cujo território terá origem o transporte deverá prevalecer.

9. Uma tarifa estabelecida de acordo com as disposições desta cláusula permanecerá vigente, a menos que retirada pela(s) empresa(s) aérea(s) relevante(s) ou até que uma nova tarifa tenha sido aprovada. No entanto, uma tarifa não será prolongada por mais de 6 meses após a data na qual ela teria de outro modo expirado, a menos que aprovado pelas Partes. Quando uma tarifa tiver sido aprovada sem uma data de vencimento e quando nenhuma nova tarifa tiver sido apresentada e aprovada, tal tarifa permanecerá vigente até que qualquer das Partes dê notificação rescindindo sua aprovação por sua própria iniciativa ou a pedido da(s) empresa(s) aérea(s) relevante(s). Tal rescisão não ocorrerá com menos de 30 (trinta) dias de notificação.

10. As Partes se esforçarão para assegurar que exista maquinário ativo e efetivo dentro de suas jurisdições para investigar violações por qualquer empresa aérea, passageiro ou agente de frete, organizador de viagem, ou despachante de frete, ou tarifas estabelecidas de acordo com este Artigo. Elas deverão ainda assegurar que a violação de tais tarifas seja punível por medidas de impedimento em uma base consistente e não-discriminatória.

Artigo 16

Conversão de Moeda e Remessa de Lucros

1. Cada Parte permitirá que a(s) empresa(s) aérea(s) da outra Parte converta e transmita em qualquer moeda conversível para o exterior, ao Estado de escolha da(s) empresa(s) aérea(s), a pedido, todas as receitas locais a partir da venda dos serviços de transporte aéreo acima das somas localmente desembolsadas, com a conversão e remessa permitidas imediatamente na taxa de câmbio oficial aplicável na data do pedido para conversão e remessa, ou quando não houver tal taxa oficial, nas taxas de mercado de câmbio estrangeiro prevalecentes para pagamentos correntes.

2. A conversão e remessa de tais receitas serão permitidas de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis da Parte no território em que ocorreu tal receita e não são sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente feitos pelos bancos para a realização de tal conversão e remessa.

3. As disposições deste artigo não isentam as empresas aéreas de ambas as Partes dos direitos, impostos e contribuições a que elas são sujeitas.

4. Se uma Parte impuser restrições sobre a transferência do excesso de recebimentos sobre dispêndios pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, a última terá o direito de impor restrições recíprocas sobre as empresas aéreas designadas da primeira Parte.

5. No caso de existir um acordo especial entre as Partes regendo a transferência de fundos entre os dois Estados, tal acordo prevalecerá.

Artigo 17

Venda e Comercialização de Serviços de Transporte Aéreo

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar serviços aéreos internacionais em seu território, diretamente ou através de agentes ou outros intermediários de escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios, tanto *on-line* quanto *off-line*.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender transporte na moeda de tal território ou, sujeita a suas leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa terá a liberdade de comprar tal transporte nas moedas aceitas por tal empresa aérea.

3. A empresa aérea designada ou empresas aéreas designadas de uma Parte será permitida, com base na reciprocidade, de trazer para e manter no território da outra Parte sua equipe administrativa, comercial e técnica conforme requerido com respeito à operação dos serviços acordados.

4. Estas exigências de equipe podem, a critério da empresa aérea designada ou empresas aéreas designadas de uma Parte, serem satisfeitas por seu próprio pessoal ou usando os serviços de qualquer outra organização, sociedade ou empresa aérea operando no território da outra Parte e autorizada a realizar tais serviços por outras empresas aéreas.

Artigo 18

Pessoal Não-Nacional e Acesso aos Serviços Locais

1. A empresa aérea designada ou empresas aéreas designadas de uma Parte será permitida, com base na reciprocidade, de trazer para e manter no território da outra Parte sua equipe administrativa, comercial e técnica conforme requerido com respeito à operação dos serviços acordados.

2. Estas exigências de equipe podem, a critério da empresa aérea designada ou empresas aéreas designadas de uma Parte, serem satisfeitas por seu próprio pessoal ou usando os serviços de qualquer outra organização, sociedade ou empresa aérea operando no território da outra Parte e autorizada a realizar tais serviços por outras empresas aéreas.

3. Os representantes e a equipe serão sujeitos às leis e regulamentos vigentes da outra Parte, e consistente com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de atraso, as autorizações de emprego necessárias, vistos de visitante ou outros documentos semelhantes aos representantes e equipe referidos no parágrafo 1 deste Artigo; e

b) ambas as Partes facilitarão e apressarão a concessão de autorizações de empresa para o pessoal desempenhando determinados deveres temporários não excedendo 30 (trinta) dias.

Artigo 19
Serviços em Solo

Sujeita às disposições de segurança aplicáveis, incluindo as Normas da OACI e Práticas Recomendadas (SARP) contidas no Anexo 6, uma empresa aérea designada pode escolher os fornecedores de serviços auxiliares em solo.

Artigo 20
Arrendamento Mercantil

1. Qualquer das Partes pode impedir o uso de aeronave arrendada para serviços sob este acordo que não cumpra com os Artigos 8 (Segurança) e 9 (Segurança da Aviação).

2. Sujeitas ao parágrafo 1 acima, as empresas aéreas designadas de cada Parte podem usar aeronave arrendada de outras empresas aéreas, para operar os serviços em conformidade com este Acordo, desde que tais arranjos não sejam equivalentes a dar a uma empresa aérea arrendadora de um outro país, acesso aos direitos de tráfego não de outro modo disponíveis a tal empresa aérea.

Artigo 21
Sistemas de Reserva por Computador (CRS)

Cada Parte aplicará o Código de Conduta da OACI para a Regulamentação e Operação de Sistemas de Reserva por Computador dentro do seu território, consistente com outros regulamentos e obrigações aplicáveis a respeito dos sistemas de reserva por computador.

Artigo 22
Proibição de Fumo

1. Cada Parte proibirá ou fará com que suas empresas aéreas designadas proíbam o fumo em todos os vôos transportando passageiros operados por suas empresas aéreas designadas entre os territórios das Partes. Esta proibição será aplicado em todos os locais dentro da aeronave e estará vigente a partir do momento em que a aeronave iniciar o posicionamento dos passageiros até o momento em que o desembarque dos passageiros estiver concluído.

2. Cada Parte, de acordo com suas leis e regulamentos aplicáveis, tomará todas as medidas que ela considere razoáveis para garantir o cumprimento por suas empresas aéreas designadas e por seus passageiros e membros da tripulação das disposições deste Artigo, incluindo a imposição de penalidades apropriadas por não cumprimento.

Artigo 23
Proteção Ambiental

As Partes apóiam a necessidade de proteger o meio-ambiente promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. As Partes concordam, com respeito às operações entre seus respectivos territórios, a cumprir com as Normas da OACI e Práticas Recomendadas (SARP) do Anexo 16 e da política e diretriz da OACI então existente sobre proteção ambiental.

Artigo 24
Estatística

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com sua empresa aérea designada ou empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, demonstrações estatísticas periódicas ou outras que possam ser razoavelmente requeridas com a finalidade de revisar a capacidade estabelecida dos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

Artigo 25
Aprovação de Programação

1. A empresa aérea designada de cada Parte apresentará seus programas de vôo previstos para aprovação às autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos 30 (trinta) dias antes da data proposta de operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado a qualquer modificação dos mesmos.

2. Para vôos suplementares que a empresa aérea designada de uma Parte deseja operar sobre os serviços acordados fora dos horários aprovados, tal empresa aérea deve solicitar permissão prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais pedidos serão normalmente apresentados pelo menos 15 (quinze) dias antes da data proposta de operação de tal vôo.

Artigo 26
Consultas

No espírito de estreita colaboração, as autoridades aeronáuticas das Partes se consultarão mutuamente e periodicamente, visando garantir a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo, e tais consultas deverão começar dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias da data de recebimento de tal pedido, a menos que de outro modo acordado por ambas as Partes.

Artigo 27
Resolução de Controvérsias

1. Em qualquer controvérsia surgida entre as Partes relacionada à interpretação ou aplicação deste Acordo, exceto aquelas que possam surgir sob os Artigos 8 (Segurança) e 15 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes deverão em primeiro lugar esforçar-se para resolver a mesma por consultas e negociação.

2. Se as Partes não chegarem a uma solução por consultas e negociação, a controvérsia será resolvida através de canais diplomáticos.

Artigo 28
Alterações

1. Cada Parte pode a qualquer tempo requerer consulta com a outra Parte com a finalidade de alterar o presente Acordo ou seus Anexos. Tal consulta deverá iniciar dentro de um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento de tal pedido.

2. Qualquer alteração deste Acordo pactuado pelas Partes entrará em vigor em uma data a ser determinada por uma troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes.

3. Qualquer alteração dos Anexos pode ser feita por acordo escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor quando confirmada por uma troca de Notas diplomáticas.

Artigo 29
Acordos Multilaterais

Se um Acordo Multilateral, aceito por ambas as Partes, referente a qualquer assunto coberto por este Acordo entrar em vigência, as partes comprometem-se a realizar discussões visando alterar este Acordo de modo a conformar-se com as disposições do Acordo Multilateral.

Artigo 30
Rescisão

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, dar notificação escrita, por via diplomática, à outra Parte, sobre sua decisão de rescindir este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à OACI. Em tal caso, este Acordo será rescindido à meia-noite, horário local da Parte notificada imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que a notificação seja cancelada por acordo antes do final deste período. Na ausência de reconhecimento de recebimento pela outra Parte, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (quatorze) dias após o recebimento da notificação pela OACI.

Artigo 31
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer alteração do mesmo, que não alterações dos Anexos, serão apresentados pelas Partes mediante sua assinatura à Organização de Aviação Civil Internacional, para registro.

Artigo 32
Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor em data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas, que indiquem que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 23 de julho de 2008, em dois originais, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

SAMUEL PINHEIRO GUIMARÃES
Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DE TRINIDAD E TOBAGO

MONICA JUNE CLEMENT
Embaixador

ANEXO

Rotas

As empresas aéreas designadas de cada Parte terão direito de fornecer transporte aéreo entre pontos nas seguintes rotas deste Anexo:

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

De: pontos no Brasil;

Via: pontos no norte da América do Sul e pontos na região do Caribe;

Para: dois pontos em Trinidad e Tobago;

Além de: pontos na América da América do Sul e pontos na região do Caribe.

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de Trinidad e Tobago:

De: pontos em Trinidad e Tobago;

Via: pontos no norte da América do Sul e pontos na região do Caribe;

Para: pontos na região norte e/ou nordeste do Brasil;

Além de: pontos no norte da América do Sul e pontos na região do Caribe

Nota:

1. As empresas aéreas designadas de qualquer Parte podem, em qualquer ou todos os vôos e a seu critério, operar vôos em qualquer ou ambas as direções e omitir pousos em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte designando a empresa aérea.

2. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de Trinidad e Tobago podem proceder além dos pontos na região Norte ou Nordeste do Brasil para o Rio de Janeiro em até duas (2) freqüências semanais.

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TRINIDAD AND TOBAGO

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Trinidad and Tobago
(hereinafter referred to as the "Parties"),

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

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) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

b) "aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil the Aeronautical Commander and in the case of Trinidad and Tobago, the Minister with responsible for Civil Aviation, or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

c) "agreed services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of the Federative Republic of Brazil and the Republic of Trinidad and Tobago for the transport of passengers, baggage and Cargo (including mail), separately or in any combination;

d) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

e) "Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 28 of this Agreement;

f) "capacity" is 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;

g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of the Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

h) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

i) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

j) "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

k) "Party" is a signatory State to this Agreement which has formally agreed to be bound by this Agreement;

l) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage or cargo, 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, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

m) "territory" in relation to a State means the land areas, archipelagic waters and/or territorial seas adjacent thereto and the airspace under the sovereignty, and jurisdiction of that state;

n) "user charges" means a charge made to airlines by the competent charging bodies, 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, baggage and cargo; and

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

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.

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

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

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

c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination.

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

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

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

6. In operating the agreed services, the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Parties on a non-discriminatory basis.

Article 3
Designation and Authorization

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

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

a) substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and

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

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

Article 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

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

a) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); or

c) in the event of failure by such designated airline to establish that it 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; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Party, as provided for in Article 26 (Consultations).

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 operated by the designated airlines of the other Party without distinction as to its nationality and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the territory of that Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, baggage, crew and cargo such as those regarding immigration, customs, currency, aviation security and health and quarantine or in the case of mail, postal laws and regulations shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory and shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo by the designated airlines of the other Party, upon entry into and departure from and while within the territory of the first Party.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar laws and regulations applicable under this Article.

Article 6
Direct Transit

Passengers, baggage and cargo (including mail) in direct transit across the territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

Article 7
Recognition of Certificates

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 whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing in or taking off from its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

Article 8
Safety

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

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention on International Civil Aviation, 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. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 9
Aviation Security

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

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 to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

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

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

6. Each Party shall have the right, after 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 aeronautical authority of the first Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the other Party. 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. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

Article 10
User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airlines of the other Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines operating similar international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging bodies and airlines using the service and facilities provided by those charging bodies, 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 bodies and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 11
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft such as printed ticket stock, air waybills, staff uniforms, any printed material which bears the insignia of the designated airline printed thereon and usual publicity and promotional material distributed free of charge by that designated airline.

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. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.

Article 12
Taxation

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

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

3. In the event that there exists, a special agreement between the Parties for the avoidance of double taxation between the two Parties, such agreement shall prevail.

Article 13
Fair Competition

1. Each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall take action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair, anti-competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement.

3. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, which could affect the operation of air transport services under this Agreement.

4. The Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

5. If the aeronautical authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Party may constitute an unfair, anti-competitive or predatory practices or behavior they may request consultation in accordance with Article 26 (Consultations) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within thirty (30) days of the request.

6. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 27 (Settlement of Disputes) to this Agreement.

7. The Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;

b) the addition of excessive capacity or frequency of service;

c) the practices in question are sustained rather than temporary;

d) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline;

e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and

f) behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

Article 14
Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

2. The aeronautical authorities of the two Parties shall agree on the capacity to be operated in accordance with the following principles:

a) there shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services;

b) in operating the agreed services the designated airlines of each Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes;

c) the agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transportation and shall have as their primary objective the provision, at reasonable load factors, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated traffic requirements for the carriage of passengers and/or cargo between the two Parties.

3. Consultations shall be held in accordance with Article 26 (Consultations) of this Agreement whenever a Party requests that the capacity agreed to be provided under paragraph 1 of this Article be reviewed. If, on review, the Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity previously agreed to be provided.

Article 15
Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. The Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or "predatory".

3. The tariffs shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Parties, after discussion as required with their respective governments and, if applicable, consultation with other airlines. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff coordination mechanism. Failing any multilateral or bilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.

4. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Parties for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.

5. Each Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties which commences in its own territory. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

6. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 5 above may be given expressly by either Party to the airline(s) filing the tariffs. However, if the Party concerned has not given in writing to the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airline(s) of the other Party within twenty (20) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with paragraph 4, the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.

7. Where either Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in paragraph 2 above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party, as soon as possible, and at least within thirty (30) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in paragraph 8 below.

8. Each Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than sixty (60) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

9. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved. However, a tariff shall not be prolonged for more than 6 months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by the Parties. Where a tariff has been approved without an expiry date and where no new tariff has been filed and approved, that tariff shall remain in force until either of the Parties gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline(s) concerned. Such termination shall not take place with less than thirty (30) days notice.

10. The Parties shall endeavor to ensure that active and effective machinery exists within their jurisdictions to investigate violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer, or freight forwarder, of tariffs established in accordance with this Article. They shall furthermore ensure that the violation of such tariffs is punishable by deterrent measures on a consistent and non-discriminatory basis.

Article 16

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit designated airline(s) of the other Party to convert and transmit in any convertible currency abroad to the airline(s) choice of State, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the official rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance, or where there is no such official rate, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations of the Party in the territory of which the revenue accrued 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.

4. If one Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Party.

5. In the event that there exists, a special agreement between the Parties ruling the transfer of funds between the two states, such agreement shall prevail.

Article 17
Sale and Marketing of Air Transport Services

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

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

3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their managerial, commercial 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.

Article 18
Non-National Personnel and Access to Local Services

1. 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 managerial, commercial, and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel of any nationality 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.

3. 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 1 of this Article; and

b) both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding thirty (30) days.

Article 19
Ground Handling

Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices (SARP) contained in Annex 6, a designated airline may choose from among competing providers of ground handling services.

Article 20
Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this agreement which does not comply with Articles 8 (Safety) and 9 (Security).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may use leased aircraft from other airlines, to operate the agreed services under this Areement, provided that such arrangements are not equivalent to giving a lessor airline of another country access to traffic rights not otherwise available to that airline.

Article 21
Computer Reservation Systems (CRS)

Each Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory consistent with other applicable regulations and obligations concerning computer reservation systems.

Article 22
Ban on Smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their designated airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its designated airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences emplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

2. Each Party, in accordance with its applicable laws and regulations, shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its designated airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 23
Environmental Protection

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

Article 24
Statistics

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

Article 25
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 proposed date of operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

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

Article 26
Consultations

In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Parties.

Article 27
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement except those that may arise under Articles 8 (Safety) and 15 (Tariffs), 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 consultations and negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 28
Amendments

1. Either Party may at any time request consultation with the other Party for the purpose of amending the present Agreement or its Annexes. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request.

2. Any amendment of this Agreement agreed to 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.

3. Any amendment of the Annexes may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic Notes.

Article 29
Multilateral Agreements

If a Multilateral Agreement, accepted by both Parties concerning any matter covered by this Agreement enters into force, the parties undertake to enter into discussions with a view to amending this Agreement so as to conform with the provisions of the Multilateral Agreement.

Article 30
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. In such case, 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 31
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto other than amendments to the Annexes, shall be submitted by the Parties upon its signature to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 32
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in Brasilia, on the 23rd day of July in the year of 2008, in two (2) originals, in the Portuguese and English languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TRINIDAD AND TOBAGO

ANNEX

Routes

Designated airlines of each Party shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes of this Annex:

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

From: points in Brazil;

Via: points in the north of South America and points in the Caribbean region;

To: two points in Trinidad and Tobago;

Beyond: points in the north of South America and points in the Caribbean region.

B. Routes to be operated by the designated airlines of Trinidad and Tobago:

From: points in Trinidad and Tobago;

Via: points in the north of South America and points in the Caribbean region;

To: points in the north and/or northeast region of Brazil;

Beyond: points in the north of South America and points in the Caribbean region.

Note:

1. The designated airlines of either Party may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the territory of the Party designating the airline.

2. In the operation of the agreed services the designated airlines of Trinidad and Tobago can proceed beyond the points in the north and/or northeast region of Brazil to Rio de Janeiro in up to two (2) weekly frequencies.