ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERAL DEMOCRÁTICA DA ETIÓPIA

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal Democrática da Etiópia (doravante denominados "as Partes Contratantes"),

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional; e

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

Acordam o seguinte:

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) e, no caso da República Federal Democrática da Etiópia, o Ministério dos Transportes, Autoridade de Aviação Civil Etíope, 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) "Serviços Acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas neste Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

d) "Capacidade" significa a quantidade de serviços fornecidos sob Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidos 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;

e) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

f) "Empresa Aérea Designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

g) "Preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e 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;

h) "Território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;

i) "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 serviços de navegação aérea, ou de serviços de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações de voo, passageiros e carga;

j) "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

k) os termos "Equipamentos de Terra", "Provisões de Bordo" e "Peças Sobressalentes" têm os significados a eles atribuídos no Anexo 9 (Facilitação) da Convenção; e

l) quaisquer emendas a este Acordo formam uma parte integral do Acordo.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante 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 Contratantes.

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

a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte Contratante, 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 Contratantes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) outros direitos especificados no presente Acordo.

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

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

5. Se, em consequência de conflito armado, calamidades naturais, distúrbios políticos ou manifestações de desordem, uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante ficar impossibilitada de operar um serviço em suas rotas previstas, a outra Parte Contratante envidará seus melhores esforços para facilitar a continuidade da operação de tais serviços por meio de ajustes apropriados nas referidas rotas.

Artigo 3
Designação e Autorização

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

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

a) a empresa aérea designada seja estabelecida legalmente no território da Parte Contratante que a designa;

b) a propriedade substancial e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa;

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação);

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 Contratante que recebe a designação;

e) tenha sua sede, administração central e escritório principal localizados fisicamente no território da Parte Contratante;

f) seja devidamente licenciada por uma Parte Contratante, tal como definido no Anexo 6 (Operação de Aeronaves) da Convenção de Chicago; e

g) possua seguro adequado no que diz respeito a passageiros, carga, mala postal, bagagem e terceiros, em montante no mínimo igual ao disposto nas convenções internacionais em vigor.

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 Contratante terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte Contratante 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 legalmente estabelecida no território da Parte Contratante que a designa; ou

b) que a propriedade substancial e o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte Contratante que a designa; ou

c) a Parte Contratante 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 cumpra os requisitos estabelecidos nos parágrafos 2 (e), (f) e (g) do Artigo 3 ; ou

e) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante 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 consultas com a outra Parte Contratante. Tal consulta ocorrerá antes de expirar o prazo de 30 (trinta) dias a partir da data da solicitação por uma Parte Contratante, salvo entendimento diverso entre as Partes Contratantes.

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos a entrada e saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados à aeronave das empresas aéreas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, bagagem de tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos a imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagem, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte Contratante dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte Contratante 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 serão 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 Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o objetivo de operar os serviços estabelecidos neste Acordo, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos que sejam ou possam ser estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou convalidados para eles pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, emitidos pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante para qualquer pessoa ou empresa(s) aérea(s) designada(s), ou relativos a uma aeronave operando os serviços acordados nas rotas especificadas, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão pedir, de acordo com o Artigo 20 (Consultas) deste Acordo, que se realizem consultas com as Autoridades Aeronáuticas daquela Parte Contratante a fim de esclarecer que a prática em questão é aceitável.

3. Caso não se chegue a um acordo satisfatório, isto constituirá motivo para a aplicação do disposto no Artigo 4 deste Acordo.

Artigo 7
Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre normas de segurança operacional em quaisquer aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves ou sua operação adotadas pela outra Parte Contratante. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte Contratante chegar à conclusão de que a outra Parte Contratante não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança em tais áreas que sejam no mínimo iguais às normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir aqueles padrões mínimos e aquela outra Parte Contratante deverá tomar as medidas corretivas para o caso. Caso a outra Parte Contratante não tome as medidas apropriadas dentro de um prazo de 30 (trinta) dias, ou período maior que possa ser acordado, isso dará motivo para a aplicação do disposto no Artigo 4 (Negação, Revogação e Limitação de Autorização) deste Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada pela empresa ou empresas aéreas de uma Parte Contratante em serviços de ou para o território da outra Parte Contratante poderá, enquanto no território da outra Parte Contratante, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo ou em torno da aeronave para verificar a validade dos documentos da aeronave e da tripulação e o estado aparente da aeronave e de seu equipamento (neste Artigo denominada "inspeção de rampa"), desde que isto não cause demoras desnecessárias.

4. Caso qualquer inspeção ou série de inspeções de rampa der origem a:

a) sérias preocupações de que uma aeronave ou sua operação não cumpre os requisitos mínimos estabelecidos na ocasião nos termos da Convenção; ou

b) sérias preocupações de que haja falha de efetiva manutenção e administração dos requisitos de segurança estabelecidos na ocasião nos termos da Convenção,

a Parte Contratante que realiza a inspeção terá, para os fins do Artigo 33 da Convenção, liberdade para concluir que os requisitos segundo os quais o certificado ou as licenças referentes àquela aeronave ou à sua tripulação de voo foram emitidos ou convalidados, ou que os requisitos segundo os quais aquela aeronave é operada, não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

5. No caso do acesso para realização de uma inspeção de rampa de uma aeronave operada pela empresa(s) aérea(s) de uma Parte Contratante, conforme estabelecido no parágrafo 3 deste Artigo, ser negado pelo representante daquela empresa, a outra Parte Contratante terá a liberdade de inferir que existem sérias preocupações do tipo referido no parágrafo 4 deste Artigo e de tirar as conclusões nele referidas.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar a autorização de funcionamento de uma empresa aérea da outra Parte Contratante imediatamente caso a primeira Parte Contratante conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa, a negação de acesso para inspeção de rampa, consulta ou de outra forma, que a ação imediata é essencial para a segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer ação tomada por uma Parte Contratante conforme os parágrafos 2 ou 6 deste Artigo será descontinuada tão logo sua motivação deixe de existir.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, como Signatários ou Partes das seguintes Convenções, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes 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 na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, 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 Contratantes venham a aderir.

2. As Partes Contratantes 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 de voo, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; na medida em que tais provisões de segurança sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes, exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves legalmente estabelecidos e que tenham seu escritório

principal 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 Contratante notificará a outra Parte Contratante de qualquer diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte Contratante sobre tais diferenças.

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

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

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

7. Cada Parte Contratante terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, de que suas autoridades competentes efetuem uma avaliação no território da outra Parte Contratante 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 Contratante ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades competentes e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

8. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 30 (trinta) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes Contratantes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 30 (trinta) 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 Contratante. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento.

9. Cada Parte Contratante tomará tais medidas, conforme julgue praticável, para assegurar que uma aeronave sujeita a um ato de apoderamento ilícito ou a outros atos de interferência ilícita que tenha pousado em seu território permaneça no solo, a menos que sua partida se faça necessária em virtude do dever maior de proteção à vida humana. Sempre que possível, tais medidas serão tomadas com base em consultas mútuas.

Artigo 9
Tarifas Aeronáuticas

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

2. Cada Parte Contratante 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 devem 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 Contratante encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 10
Direitos Alfandegários

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

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

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante, na chegada ao ou na saída do território da outra Parte Contratante; ou

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante 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 Contratante que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte Contratante.

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 Contratantes somente poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante 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. Combustível e suprimentos de bens e serviços comprados localmente serão regidos pelas leis e regulamentos nacionais de cada Parte Contratante.

Artigo 11
Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte Contratante em que estão situados o escritório principal e a administração da empresa aérea.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte Contratante, devendo as duas Partes Contratantes procurar concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 12
Capacidade

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a serem ofertadas, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte Contratante limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto no que possa ser requerido por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o Artigo 15 (Taxas Aeroportuárias e Similares) da Convenção.

Artigo 13
Preços

1. Cada Parte Contratante permitirá que os preços cobrados para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas designadas, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante poderão solicitar consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante se considerarem que a tarifa seja inconsistente com suas leis de proteção ao consumidor. Se qualquer das Partes Contratantes entender que qualquer preço seja inconsistente com as considerações estabelecidas neste Artigo, ela poderá solicitar consultas e notificar a outra Parte Contratante sobre as razões de sua insatisfação o mais breve possível. As consultas assim requeridas serão iniciadas em até 30 dias após o recebimento da solicitação, e as Partes Contratantes cooperarão para obter informações necessárias para a resolução do problema.

3. Cada Parte Contratante poderá requerer a notificação ou registro, junto às suas autoridades aeronáuticas, dos preços a serem cobrados para ou a partir de seu território pela empresa aérea da outra Parte Contratante. A notificação ou o registro pelas empresas aéreas de ambas as Partes Contratantes poderão ser requeridos de acordo com as leis e os regulamentos de cada Parte Contratante. Nenhuma das Partes Contratantes requererá a notificação ou o registro pela empresa aérea da outra Parte Contratante dos preços cobrados pelos serviços de voos charter ao público, exceto como possa ser requerido de forma não discriminatória para finalidades meramente informativas.

4. Nenhuma Parte Contratante tomará ação unilateral para evitar a inauguração ou continuação de uma proposta de preço a ser cobrado por:

a) uma empresa área de qualquer Parte Contratante para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes Contratantes;

b) uma empresa aérea de uma Parte Contratante para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e qualquer outro país, incluindo, em ambos os casos, transporte baseado em acordos entre empresas ou em serviços próprios.

5. Se as Partes Contratantes chegarem a um acordo no que diz respeito a um preço para o qual uma notificação de insatisfação tenha sido apresentada, cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para colocar tal acordo em vigor. O preço entrará em vigor sem prejuízo quanto ao estabelecido no parágrafo 2 deste Artigo.

6. No caso de mudança de preço, não haverá solicitação de aprovação pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes no que diz respeito ao preço a ser cobrado pela empresa aérea designada para o transporte de passageiros, carga e mala postal.

Artigo 14
Concorrência

1. As Partes Contratantes informarão uma à outra sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência 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 identificarão as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. O relacionamento entre as Partes Contratantes será norteado pelo princípio da não discriminação, referenciando-se a um tratamento equânime e não discriminatório às empresas aéreas das Partes Contratantes no que diz respeito aos direitos e obrigações relacionados neste Acordo, incluindo mas não limitado a, aplicação de tarifas, segurança operacional, utilização de infraestrutura, aprovação de horários e ao exercício do direito de tráfego entre as Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes notificarão uma à outra 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.

4. Não obstante quaisquer outras disposições em contrário, nada do disposto neste Acordo irá:

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 Contratante permitirá às empresas aéreas da outra Parte Contratante 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 aplicável de acordo com as leis e os regulamentos de cada Parte Contratante.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os regulamentos aplicáveis de cada Parte Contratante, 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 Contratantes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

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

Artigo 16
Atividades Comerciais

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

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e 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 Contratante poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte Contratante 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 Contratante, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte Contratante, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares referidos no parágrafo 3 deste Artigo terão, sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte Contratante e de acordo com tais leis e regulamentos, a concessão das autorizações de emprego, dos vistos de visitantes ou de outros documentos similares necessários.

6. Ambas as Partes Contratantes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários de acordo com as leis e os regulamentos de cada Parte Contratante.

Artigo 17
Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas com a finalidade de revisar a operação dos serviços acordados.

Artigo 18
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, 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 Contratante deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante. Tais solicitações serão submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais voos.

Artigo 19
Proteção do Meio Ambiente

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

Artigo 20
Consultas

1. Com o objetivo de alcançar estreita cooperação e concordância, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes compartilharão, conforme o necessário, seus pontos de vista a respeito de todos os assuntos pertinentes à aplicação deste Acordo.

2. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre qualquer problema relacionado à implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo. Tais consultas, que podem ser feitas entre as Autoridades Aeronáuticas e 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 Contratante, a menos que de outra forma acordado pelas Partes Contratantes.

3. Qualquer emenda ao presente Acordo, acordada por meio de tais consultas, será aprovada por cada Parte Contratante, de acordo com seus procedimentos internos, e entrará em vigor na data da troca de Notas diplomáticas indicando tal aprovação.

Artigo 21
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes Contratantes, 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 Contratantes buscarão, em primeiro lugar, resolvê-las por meio de consultas e negociações.

2. Caso as Partes Contratantes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada pela via diplomática.

3. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução pela via diplomática, elas poderão acordar em submeter a controvérsia à decisão de uma pessoa ou órgão, ou a controvérsia poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de recebimento por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante, por via diplomática, solicitando a arbitragem da controvérsia, e o terceiro

árbitro será designado dentro de um prazo adicional de 30 (trinta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do prazo especificado ou se o terceiro árbitro não for nomeado no período especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes a designar um árbitro ou árbitros necessários. Caso o Presidente seja nacional de uma das Partes Contratantes ou esteja de outra forma impedido de desempenhar essa função, seu substituto em exercício realizará as necessárias nomeações. O terceiro árbitro será nacional de um terceiro Estado e atuará como presidente do tribunal arbitral.

4. Cada Parte Contratante arcará com os custos do árbitro que nomeou e ambas as Partes Contratantes custearão equitativamente quaisquer outras despesas envolvidas nas atividades do tribunal, incluindo as despesas com o presidente.

5. O tribunal arbitral determinará seu próprio procedimento.

6. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão proferida nos termos dos parágrafos 3 e 5 deste Artigo.

7. Se e enquanto qualquer das Partes Contratantes ou a empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes não cumprir uma decisão nos termos dos parágrafos 3 e 5 deste Artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido, ao abrigo deste Acordo, à Parte Contratante em falta ou à empresa aérea designada da Parte Contratante em falta, conforme o caso.

Artigo 22
Emendas

1. Caso qualquer das Partes Contratantes considere desejável modificar qualquer provisão deste Acordo, ela solicitará a realização de consulta de acordo com as provisões do Artigo 20 deste Acordo e a consulta será confirmada por troca de Notas diplomáticas.

2. Caso a emenda seja relativa à provisão do Acordo em vigor, a emenda será aprovada por cada Parte Contratante em conformidade com seus procedimentos internos.

Artigo 23
Acordos Multilaterais

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

Artigo 24
Denúncia

1. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte Contratante por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

2. O Acordo expirará à meia noite (no local do recebimento da notificação por escrito) após 12 (doze) meses da data de recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que se retire tal notificação mediante acordo mútuo, antes de expirado tal prazo.

3. Se a outra Parte Contratante não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Artigo 25
Registro na OACI

Este Acordo, bem como qualquer emenda ao mesmo, será registrado na OACI, depois de assinado, pela Parte Contratante em cujo território haja ocorrido a assinatura, ou conforme o acertado entre as Partes Contratantes.

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 Contratantes.

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

Feito em Adis Abeba, em 24 de maio de 2013, em dois originais, em português e inglês, sendo ambos os textos autênticos. Caso haja qualquer divergência de interpretação dos dois textos, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERAL DEMOCRÁTICA DA ETIÓPIA

Deriba Kuma
Ministro dos Transportes

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZILAND THE GOVERNMENT OF THEFEDERAL DEMOCRATIC REPUBLIC OF ETHIOPIA

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Federal Democratic Republic of Ethiopia (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

a) "Aeronautical 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 Federal Democratic Republic of Ethiopia, the Ministry of Transport, Ethiopian 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) "Agreed Services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

d) "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;

e) "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 Contracting Parties;

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

g) "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;

h) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

i) "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 flight crews, passengers and cargo;

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

k) The terms "Ground equipment", "Aircraft stores" and "Spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 (Facilitation) of the Convention; and

l) Any amendments to this Agreement thereto form an integral part of the Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting 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 Contracting Parties.

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

a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) To make stops in the territory of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.

Article 3
Designation and Authorization

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

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

a) The designated airline is legally established in the territory of the designating Contracting Party;

b) Substantial ownership and effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline;

c) The Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Aviation Safety) and Article 8 (Aviation Security);

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 Contracting Party receiving the designation;

e) Has its headquarters, central administration and principal place of business physically located in the territory of the Contracting Party;

f) Be duly licensed by a Contracting Party as defined in Annex 6 (Operation of Aircraft) of the Chicago Convention; and

g) Be adequately insured with regard to passengers, cargo, mail, baggage and third parties in an amount at least equal to the provisions of the International Conventions in force.

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 Contracting 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

Contracting 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 legally established in the territory of the Contracting Party designating the airline; or

b) That substantial ownership and effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Contracting Party designating the airline; or

c) Of failure of the Contracting Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Aviation Safety) and Article 8 (Aviation Security); or

d) The designated airline does not fulfill the criteria stated in paragraph 2 (e), (f) and (g) of Article 3; or

e) 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 Contracting 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 Contracting Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of 30 (thirty) days following the request by one Contracting Party, unless both Contracting Parties otherwise agree.

Article 5
Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting 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 Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, flight crew baggage and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, flight crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting 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 Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting 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 or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in paragraph 1of this Article, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline(s) or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 20 (Consultations) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety

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

2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those

minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 30 (thirty) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its flight crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided that this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the flight crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline(s) of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, as a Signatories or as Parties to the following Conventions, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, 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 Contracting Parties adhere to.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; to the extent that such security provisions are applicable to both Contracting Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are legally established and principal place of business is in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, flight crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to

any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. 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 flight crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Each Contracting Party shall have the right, within 60 (sixty) days following notice, for its competent authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the competent authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within 30 (thirty) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 (thirty) 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 Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

9. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 9
User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Each Contracting 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 Contracting

Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 10
Customs Duties

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

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

a) Introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of the other Contracting Party; or

c) Taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting 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 Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting 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. Fuel Supplies and Supplies of goods and services locally purchased will be governed by the national laws and regulations of each Contracting Party.

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 Contracting Party in which the principal place of business and 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, which shall endeavor to conclude a special agreement for the avoidance of double taxation.

Article 12
Capacity

1. Each Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 (Airport and Similar Charges) of the Convention.

Article 13
Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transport to be established by each designated airline based upon commercial consideration in the marketplace.

2. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party may request consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party if it believes the tariff is inconsistent with its consumer protection laws. If either Contracting Party believes that any price is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 (thirty) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for resolution of the issue.

3. Each Contracting Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of prices to be charged to or from its territory by airline of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both parties may be required in accordance with the Law and regulations of each Contracting Party. Neither Contracting Party shall require the notification nor filing by airline of the other

Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

4. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged by:

a) an airline of either Contracting Party for international air transport between the territories of the Contracting Parties;

b) an airline of one Contracting Party for international air transport between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis.

5. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. The price shall take effect without prejudice to paragraph 2 of this Article.

6. In case of Price change, there shall be no approval required by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties concerned for Price to be charged by the designated airline for the carriage of passenger, cargo and mail.

Article 14
Competition

1. The Contracting 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 relationship between the Contracting Parties will be governed by the principle of non-discrimination, referring to an equivalent and non discriminatory treatment of the airlines of the Parties with regards to rights and obligations enlisted in this Agreement, including but not limited to, application of tariffs, safety, utilization of infrastructure, approval of schedules and the exercise of traffic rights between the Parties.

3. The Contracting 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.

4. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall:

i. Require or favor 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 Contracting Party shall permit airline(s) of the other Contracting 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 according to the laws and regulations of each Contracting Party.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations of each Contracting Party 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 Contracting Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

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

Article 16
Commercial Activities

1. Each Contracting Party shall accord airlines of the other Contracting 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 Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article shall be, subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations granted the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents.

6. Both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties according to laws and regulations of each Contracting Party.

Article 17
Statistics

The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airline or airlines to provide the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services.

Article 18
Approval of Schedules

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least 30 (thirty) 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 Contracting 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 Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least 15 (fifteen) days prior to the operation of such flights.

Article 19
Environmental Protection

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

Article 20
Consultations

1. Exchange of views shall take place as needed between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

2. Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the Aeronautical Authorities and through discussions or correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

3. Any amendment to this Agreement agreed to as a result of such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its internal procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

Article 21
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement except those that may arise under Articles 7 (Aviation Safety) and 8 (Aviation Security), the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.

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

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through diplomatic channels, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of a written receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 30 (thirty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the president of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. Where the president possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

4. Each Contracting Party shall be responsible for the cost of its nominated arbitrator and both Contracting Parties shall share equally all further expenses involved in the activities of the tribunal including expenses of the president.

5. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.

6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraphs 3 and 5 of this Article.

7. If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting party fails to comply with a decision given under paragraphs 3 and 5 of this Article, the other Contracting party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default as the case may be.

Article 22
Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it shall request consultation in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement and consultation will be confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

2. If the amendment relates to the provision of the current Agreement, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its internal procedures.

Article 23
Multilateral Agreements

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

Article 24
Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing, through Diplomatic channels, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. The Agreement shall terminate at the mid night (at the place of a written receipt of the notice) after 12 (twelve) months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

3. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article 25
Registration with ICAO

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

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 Addis Ababa, this 24 day of May, 2013, in duplicate in Portuguese and in English languages, both texts being authentic. In case of any divergence of interpretation between the two texts the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL	FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL DEMOCRATIC REPUBLIC OF ETHIOPIA