293

URGENTE

DTCS/DCS/DAI/ 03 /ETRA BRAS EUA

Brasília, 02 de setembro de 1997.

S. Ministro,

Comuniquei ao Sec. Fomento (DTCS) as instruções acima

Senhor Embaixador,

Acuso recebimento da Nota nº 298 de Vossa Excelência, cujo teor, em português, é o seguinte:

"Excelência,

Tenho a honra de apresentar meus cumprimentos e referir-me ao Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo dos Estados Unidos da América e da República Federativa do Brasil, com anexos, assinado em Brasília, em 21 de março de 1989, tal como emendado, doravante denominado o Acordo.

Baseado nas negociações entre representantes dos nossos governos no Rio de Janeiro, em 22/24 de outubro de 1996, tenho a honra de propor que o Anexo I, Serviços Regulares, e o Anexo II, Serviços Não Regulares, ao Acordo sejam substituídos pelos Anexos revisados que acompanham esta Nota. Ademais, tenho a honra de propor que o número de pontos de código compartilhado permitidos, mencionados no Anexo I, Seção I, do Acordo, sejam emendados e aumentados de dez pontos para vinte pontos, emenda esta que entrará em vigor com a aceitação dos Anexos.

A Sua Excelência o Senhor
**MELVYN LEVITSKY,**
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário
dos Estados Unidos da América
Brasília, DF

**URGENTE**
DTCS/DCS/DAI/ 03 /ETRA BRAS EUA/1997/2.

Se esta proposta for aceitável para a República Federativa do Brasil, tenho a honra de propor que esta Nota, com seus anexos, e a Nota de resposta de Vossa Excelência, constituam um acordo entre nossos dois governos, o qual entrará em vigor na data da Nota de resposta de Vossa Excelência, efetivo a partir de 1° de abril de 1996.

Aceite, Excelência, os renovados protestos de minha mais elevada consideração".

2. Tenho a honra de informar a Vossa Excelência que o Governo da República Federativa do Brasil aceita a proposta acima do Governo dos Estados Unidos da América, conforme os Anexos em português a esta Nota, e de confirmar que a Nota de Vossa Excelência e esta Nota de resposta constituem um acordo entre a República Federativa do Brasil e os Estados Unidos da América, o qual entra em vigor na data desta Nota de resposta.

3. Informo, ademais, que o Governo da República Federativa do Brasil concorda com a proposta de emenda que aumenta de dez para vinte o número de pontos permitidos em regime de código compartilhado, mencionado no Anexo I, Seção I, do Acordo, a qual entra em vigor na data desta Nota de resposta.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha mais elevada consideração.

LUIZ FELIPE LAMPREIA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

ANEXO I

SERVIÇOS REGULARES

Seção I - Rotas

1. As empresas aéreas de uma das Partes Contratantes, cuja designação é feita conforme este Anexo, terão o direito, em conformidade com os termos de suas designações, de operar transporte aéreo internacional (a) entre os pontos nas rotas seguintes e (b) entre os pontos nas rotas seguintes e pontos em terceiros países através de pontos no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea.

A. Rotas para a empresa ou empresas aéreas designadas pelo Governo dos Estados Unidos:

1. De um ponto ou pontos nos Estados Unidos, via pontos intermediários, para Manaus, Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Porto Alegre, Belém, Belo Horizonte e Salvador da Bahia e, além Brasil, para Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile.

2. De um ponto ou pontos no território dos Estados Unidos, via pontos intermediários, para dez pontos no Brasil (adicionalmente aos mencionados no item 1 acima) a ser operados apenas com base em código compartilhado. [1]

B. Rotas para a empresa ou empresas aéreas designadas pelo Governo da República Federativa do Brasil:

1. De um ponto ou pontos no Brasil, via pontos intermediários, para Nova York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco e San Juan, Porto Rico, e

a) além Nova York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco e San Juan, Porto Rico, para um ponto ou pontos na Alemanha, Suíça Bélgica e Países Baixos;

b) além Nova York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco e San Juan, Porto Rico, para um ponto ou pontos no Canadá;

c) além Nova York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco e San Juan, Porto Rico, para um ponto ou pontos em Taiwan, Macau, Seul, Pequim e Bangkok;[2]

d) além Los Angeles para um ponto ou pontos no Japão;

2. De um ponto ou pontos no Brasil, via pontos intermediários, para San Juan, Porto Rico, e além para um ponto ou pontos em terceiros países.

3. De um ponto ou pontos no Brasil, via pontos intermediários, para dez pontos nos Estados Unidos (adicionalmente aos mencionados no item 1 acima) a ser operados apenas com base em código compartilhado. [3]

2. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os vôos e a seu critério, operar vôos em qualquer ou em ambas as direções e sem limitação direcional ou geográfica, operar pontos nas rotas em qualquer ordem, e omitir escalas em qualquer ponto ou pontos fora do território da Parte Contratante que designou tal empresa aérea, sem prejuízo de qualquer direito de transportar tráfego permitido por este Acordo.

3. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas descritas na Seção I, 1, A e B, acima, cada empresa aérea designada poderá operar transporte aéreo internacional sem limitação quanto ao uso de múltiplos números de vôo e quanto a troca, em qualquer ponto nas rotas, do tipo ou número de aeronaves operadas, desde que, na direção de saída, o transporte além do ponto de quebra de bitola seja uma continuação do transporte originado no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, e, na direção de entrada, o transporte para o território da Parte Contratante que designou a empresa aérea seja uma continuação do transporte originado aquém do ponto de quebra de bitola. As Partes Contratantes concordam em que, dentre as práticas aceitáveis, cada empresa aérea designada poderá transferir passageiros de um de seus próprios vôos para outro(s) vôo(s) de conexão da mesma empresa aérea, desde que tais conexões constituam um serviço continuo e transportem os passageiros entre os pontos de origem e destino que a empresa aérea designada esteja autorizada a operar nas suas rotas.

4. Cada empresa aérea designada poderá, na operação de serviços autorizados por este Acordo, usar suas próprias aeronaves ou aeronaves arrendadas, fretadas ou intercambiadas, observadas as normas e regulamentos de cada Parte Contratante.

5. Qualquer empresa aérea designada de uma Parte Contratante, que opere ou disponha de serviços autorizados nas rotas acordadas, poderá realizar acordos de cooperação comercial tais como espaço bloqueado, código compartilhado, arrendamento ou intercâmbio de aeronaves com uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes, desde que todas as empresas aéreas participantes de tais acordos 1) disponham da autorização apropriada e 2) atendam aos requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

---

[1] Os pontos serão selecionados pelo Governo dos Estados Unidos, com notificação ao Governo do Brasil, e poderão ser alterados tão freqüentemente quanto desejado, após notificação com 30 dias de antecedência ao Governo do Brasil.

[2] O serviço destinado a ou proveniente destes pontos não pode ser combinado com o serviço serviço destinado a ou proveniente do Japão e deve ser operado apenas com serviço misto. Seul, Pequim e Bangkok podem ser operados apenas além Los Angeles e San Francisco.

[3] Os pontos serão selecionados pelo Governo do Brasil, com notificação ao Governo dos Estados Unidos, e poderão ser alterados tão freqüentemente quanto desejado, após notificação com 30 dias de antecedência ao Governo dos Estados Unidos.

Seção II - Designação

A. Cada Parte Contratante, em conformidade com o artigo 3 deste Acordo, poderá designar um total de 7 (sete) empresas aéreas para operar serviços regulares mistos (passageiros e carga) e exclusivamente cargueiros (bens e mala postal), da seguinte maneira:

1. Cada Parte Contratante poderá designar um máximo de 3 (três) empresas aéreas para serviços mistos.

2. Cada Parte Contratante poderá designar um máximo de 4 (quatro) empresas aéreas para serviços regulares exclusivamente cargueiros (bens e mala postal).

B. A partir de 1° de abril de 1997, cada Parte Contratante poderá designar uma quarta empresa aérea para serviços regulares mistos.

C. As empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes que ofereçam serviços exclusivamente mediante a colocação de seu código numa aeronave que opere entre o ponto final de partida de uma Parte Contratante e o primeiro ponto de chegada da outra Parte Contratante por meio de uma empresa aérea designada de qualquer Parte Contratante serão designadas em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo mas não serão incluídas nos limites de designações estabelecidas nos parágrafos A e B acima.

Seção III - Capacidade

1. Cada empresa aérea registrará seus horários junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos 45 dias antes da data proposta de vigência do horário. Tais horários entrarão em vigor na data proposta para tal, desde que estejam em conformidade com os termos deste Anexo. Os horários poderão ser registrados com menos de 45 dias de antecedência em relação à data proposta para entrada em vigor, mediante permissão especial, particularmente se envolverem alterações tais como mudanças no dia ou na hora das operações ou mudanças de curto prazo do tipo de equipamento por razões operacionais.

2. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão operar serviços mistos nas rotas especificadas na Seção I deste Anexo da seguinte maneira:

a) a partir de 1° de abril de 1996, 84 (oitenta e quatro) freqüências por semana;

b) a partir de 1° de abril de 1997, 98 (noventa e oito) freqüências por semana.

3. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada parte Contratante poderão operar freqüências exclusivamente cargueiras entre o Brasil e os Estados Unidos da seguinte maneira:

a) a partir de 1° de abril de 1996, 18 (dezoito) freqüências por semana;

b) a partir de 1° de abril de 1997, 24 (vinte e quatro) freqüências por semana.

4. Para os serviços exclusivamente cargueiros, o número de vôos é expresso em unidades que representam cargueiros "wide-body". Um ou mais cargueiros poderão ser substituídos por cargueiros "narrow-body" à razão de 2 (duas) freqüências "narrow-body" para 1 (uma) freqüência "wide-body".

5. Cada Parte Contratante aprovará as solicitações de vôos mistos "extra-section" apresentadas pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, adicionalmente às freqüências autorizadas nos parágrafos 2 e 3 desta Seção, para atender à demanda de tráfego de passageiros de alta estação. Consideram-se períodos de alta estação os períodos de 15 de junho a 15 de agosto e de 15 de dezembro a 28 de fevereiro.

6. Cada Parte Contratante aprovará as solicitações de vôos exclusivamente cargueiros "extra-section" apresentadas pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, adicionalmente às freqüências autorizadas nos parágrafos 2 e 3 desta Seção, para atender a períodos de alta estação ou a demanda de carga incomum.

7. Cada Parte Contratante poderá alocar ou redistribuir a seu critério as quotas autorizadas de freqüências exclusivamente cargueiras e mistas, no entendimento de que, se qualquer de suas empresas aéreas designadas suspender serviços, quer temporária, quer permanentemente, a Parte Contratante poderá realocar tais quotas para suas outras empresas aéreas. As frequências das empresas aéreas que operam serviços mistos somente poderão ser transferidas para outras empresas aéreas que operem serviços mistos. As freqüências exclusivamente cargueiras somente poderão ser transferidas como tais, para qualquer das empresas aéreas designadas nos termos deste Anexo, independentemente dos termos de sua designação.

8. Para os fins desta Seção, os serviços em código compartilhado serão contados da seguinte maneira: as empresas aéreas de qualquer das Partes Contratantes, que ofereçam serviços colocando seu código numa aeronave operada por uma empresa aérea designada de qualquer das Partes Contratantes, não deverão ser contadas para efeito de qualquer limitação de freqüência estabelecida nesta Seção.

ANEXO II

SERVIÇOS NÃO-REGULARES

1. Ambas as Partes Contratantes concordam em que serviços não-regulares mistos (passageiros e carga) e exclusivamente cargueiros contribuem para o desenvolvimento do transporte aéreo. Ambas as Partes concordam, ademais, em que cada Parte Contratante autorizará operações não-regulares de terceira e quarta liberdades, entre qualquer ponto ou pontos no território de uma das Partes e qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte, realizadas por empresas aéreas designadas em conformidade com este Anexo, nos termos do artigo 3 do Acordo, da seguinte maneira:

Vôos de Ida-e-Volta

| | | |
|---|---|---|
| Com efeito imediato | Mistos | Exclusivamente cargueiros |
| | 250 | 750 |

2. Cada empresa aérea designada poderá estabelecer o preço do serviço não-regular diretamente com o afretador, observados os regulamentos em vigor no território da Parte Contratante em que se origina o tráfego.

3. As solicitações de vôos não-regulares apresentadas pelas empresas designadas por qualquer das Partes Contratantes, que excedam o número estabelecido no parágrafo 1 acima, serão examinadas com boa vontade pela outra Parte Contratante.

4. Cada empresa aérea designada poderá, na operação dos serviços autorizados por este Acordo, empregar suas próprias aeronaves ou aeronaves arrendadas, fretadas ou intercambiadas, observadas as normas e regulamentos de cada Parte Contratante.

EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

MRE : DAN

DISTRIBUIÇÃO

DTC6/DC5

28 JUL 1997

CLASSIFICAÇÃO

ETRA BRAS EUA

No. 298

MRE - 11409

Excellency:

I have the honor to present my compliments and to refer to the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Federative Republic of Brazil, with Annexes, signed at Brasilia, March 21, 1989, as amended, hereinafter referred to as the Agreement.

Based on the negotiations between representatives of our governments in Rio de Janeiro October 22-24, 1996, I have the honor of proposing that Annex I, Scheduled Services, and Annex II, Charters, to the Agreement be replaced by the revised Annexes attached to this note. In addition, I have the honor of proposing that the number of permitted codeshare points mentioned in Annex I, Section I of the Agreement shall be amended and increased from ten points to twenty points, this amendment to enter into force with the acceptance of the Annexes.

His Excellency

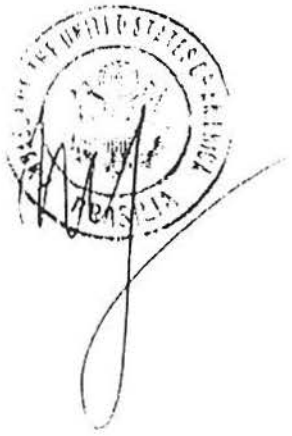
Ambassador Luiz Felipe Palmeira Lampreia,

Minister of External Relations,

Brasilia, DF.

If this proposal is acceptable to the Federative Republic of Brazil, I have the honor to propose that this note, with its attachments, and Your Excellency's note in reply shall constitute an agreement between our two governments, which shall enter into force on the date of Your Excellency's note in reply, effective from April 1, 1996.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.



Enclosures:

1. Annex I - Scheduled Services
2. Annex II - Charters

ANNEX I
SCHEDULED SERVICES

Section I - Routes

(1) Airlines of one Contracting Party whose designation is made pursuant to this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air transportation (a) between the points of the following routes and (b) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

(1) From a point or points in the United States, via intermediate points, to Manaus, Brasilia, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Recife, Porto Alegre, Belem, Belo Horizonte, and Salvador de Bahia, and beyond Brazil to Argentina, Uruguay, Paraguay and Chile.

(2) From a point or points in the United States, via intermediate points, to ten points in Brazil (in addition to those mentioned in (1) above) to be served on a code-share basis only.[1]

[1] The points are to be selected by the Government of the United States, with notification to the Government of Brazil, and may be changed as often as desired, upon 30 days' notice to the Government of Brazil.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Federative Republic of Brazil:

(1) From a point or points in Brazil, via intermediate points, to New York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco and San Juan, Puerto Rico, and

a) beyond New York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco and San Juan, Puerto Rico, to a point or points in Germany, Switzerland, Belgium, and the Netherlands;

b) beyond New York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco and San Juan, Puerto Rico, to a point or points in Canada;

c) beyond New York, Atlanta, Miami, Orlando, Detroit, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles, San Francisco and San Juan, Puerto Rico, to a point or points in Taiwan, Macau, Seoul, Beijing, and Bangkok;[2]

d) beyond Los Angeles to a point or points in Japan.

---

[2] Service to or from these points may not be combined with service to or from Japan and must be served with combination service only. Seoul, Beijing, and Bangkok may only be served beyond Los Angeles and San Francisco.

(2) From a point or points in Brazil, via intermediate points, to San Juan, Puerto Rico, and beyond to a point or points in third countries.

(3) From a point or points in Brazil, via intermediate points, to ten points in the United States (other than those mentioned in (1) above) to be served on a code-share basis only.[3]

(2) Each designated airline may, on any or all flights, and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Contracting Party which has designated that airline without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this agreement.

(3) On any segment or segments of the routes described in Section I (1) A and B above, each designated airline may perform international air transportation without any limitation as to the use of multiple flight numbers and as to change, at any point on the routes, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond the change of gauge point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party which has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party which has designated the airline is a continuation of the transportation from behind the change of gauge point. The Contracting Parties agree that, among acceptable practices, each designated

[3] The points are to be selected by the Government of Brazil, with notification to the Government of the United States, and may be changed as often as desired, upon 30 days' notice to the Government of the United States.

airline may transfer passengers from one of its own flights to another connecting flight or flights of the same airline provided such connections constitute continuing service and transport the passengers between points of origin and destination that the designated airline is authorized to serve on its routes.

(4) Each designated airline may, in the operation of services authorized by this agreement, use its own aircraft or aircraft that are leased, chartered or interchanged, observing the norms and regulations of each Contracting Party.

(5) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, leasing or aircraft interchange arrangements with an airline or airlines of either Contracting Party, provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

JRB

Section II - Designation

A. Each Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement, may designate a total of seven (7) airlines to perform scheduled combination (passengers and cargo) and all-cargo (property and mail) services as follows:

(1) Each Contracting Party may designate a maximum of three (3) airlines for combination services.

(2) Each Contracting Party may designate a maximum of four (4) airlines for all-cargo (property and mail) scheduled services.

B. Effective April 1, 1997, each Contracting Party may designate a fourth airline for scheduled combination services.

C. Airlines of either Contracting Party offering services exclusively by placing their code on an aircraft operated between the final point of departure in one Contracting Party and the first point of arrival in the other Contracting Party by a designated airline of either Contracting Party, shall be designated in accordance with Article 3 of this Agreement, but shall not be counted against the limits on designations stated in paragraphs A and B above.

Section III - Capacity

(1) Each airline will file schedules with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 45 days in advance of the proposed effective date of the schedule. Such schedules will become effective on the proposed effective date, provided they conform with the terms of this Annex. Schedules may be filed less than 45 days in advance of the proposed effective date, with special permission, particularly if they involve changes such as changes in the day or hour of operations or short-term changes of equipment type for operational reasons.

(2) The designated airlines of each Contracting Party may operate combination services over the routes specified in Section I of this Annex as follows:

a. effective April 1, 1996, eighty-four (84) frequencies per week.

b. effective April 1, 1997, ninety-eight (98) frequencies per week.

(3) The designated airline(s) of each Contracting Party may operate all-cargo frequencies between the United States and Brazil as follows:

a. effective April 1, 1996, eighteen (18) frequencies per week.

b. effective April 1, 1997, twenty-four (24) frequencies per week.

(4) For the all-cargo services the number of flights are expressed as units representing wide-body freighters. One or more freighters may be substituted by narrow-body freighters in a ratio of two (2) narrow-body frequencies equal one (1) wide-body frequency.

(5) Each Contracting Party will grant approval of applications for extra-section combination flights by the airlines of the other Contracting Party in addition to the frequencies authorized in paragraphs 2 and 3 of this section, to meet peak-season passenger traffic demand. The peak-season periods are considered the periods June 15 through August 15 and December 15 through February 28.

(6) Each Contracting Party will grant approval of applications for extra-section all-cargo flights by the airlines of the other Contracting Party, in addition to the frequencies authorized in paragraphs 2 and 3 of this section, to meet periods of peak or unusual cargo demand.

(7) Each Contracting Party may allocate or redistribute the authorized quotas of all-cargo and combination frequencies at its discretion, with the understanding that if any of its designated airlines suspends services, either temporarily or permanently, the Contracting Party may reallocate those quotas to its other airlines. Frequencies of airlines performing combination services may be transferred only to other designated airlines performing combination services. All-cargo frequencies may be transferred only as all-cargo frequencies to any of the airlines designated under this Annex, notwithstanding the terms of its designation.

(8) For purposes of this section, code-share services shall be counted as follows: airlines of either Contracting Party offering services by placing their code on an aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party, shall not be counted against any frequency limitation stated in this section.

ANNEX II

CHARTERS

(1) Both Contracting Parties agree that combination (passenger and cargo) and all-cargo charters aid in the development of air transportation. Both Parties further agree that each Contracting Party shall authorize third and fourth freedom charter operations between any point or points in the territory of one Party and any point or points in the territory of the other Party that are performed by airlines designated in accordance with this Annex under Article 3 of the Agreement as follows:

Roundtrip Flights

| Effective | Combination | All-Cargo |
|---|---|---|
| immediately | 250 | 750 |

(2) Each designated airline can establish the charter price directly with the charterer, observing the regulations in force in the territory of the Contracting Party where the traffic originates.

(3) Applications for charter flights in excess of the number established in paragraph (1) above by airlines designated by either Contracting Party shall be treated sympathetically by the other Contracting Party.

(4) Each designated airline may, in the operation of services authorized by this agreement, use its own aircraft or aircraft that are leased, chartered or interchanged, observing the norms and regulations of each Contracting Party.

JRB