2850

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo dos Estados Unidos da América
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Desejando promover um sistema de transporte aéreo internacional baseado na competição justa e construtiva entre as empresas aéreas;

No intuito de facilitar a expansão das oportunidades no campo do transporte aéreo internacional e assegurar o mais alto nível de segurança no transporte aéreo internacional, e

Reafirmando a sua séria preocupação com os atos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, os quais põem em risco a segurança de pessoas ou bens, afetam adversamente a operação do transporte aéreo e debilitam a confiança pública na segurança da aviação civil,

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para fins deste Acordo, a menos que estabelecido de outra maneira:

a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministério da Aeronáutica e/ou qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer qualquer função de aviação civil ou similar, e no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes ou seus órgãos sucessores;

b) "Acordo" significa este Acordo, os seus Anexos e quaisquer emendas a este Acordo e aos Anexos;

c) "Transporte Aéreo" significa qualquer operação realizada por aeronaves para o transporte público de passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, mediante remuneração ou arrendamento;

d) "Serviço Aéreo" significa qualquer transporte aéreo regular;

e) "Cabotagem" significa o embarque, no território de uma Parte Contratante, pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, de passageiros, carga e mala postal, transportados mediante remuneração ou arrendamento, para pontos de origem ou destino no território da primeira Parte Contratante;

f) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui: (i) qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos do Artigo 94 (a) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes, e (ii) qualquer Anexo ou emenda adotada nos termos do Artigo 90 da Convenção, desde que tal Anexo ou emenda esteja em vigor para ambas as Partes Contratantes;

g) "Empresa aérea desginada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3 do presente Acordo;

h) "Internacional" (quando se referindo a transporte aéreo ou serviço aéreo) significa o transporte aéreo ou o serviço aéreo que atravessa os espaços aéreos sobre os territórios de mais de um país;

i) "Tarifa" significa:

1) "Tarifa de Passageiros" - a quantia cobrada pelas empresas aéreas e seus agentes para o transporte de passageiros (e sua bagagem), incluindo as condições que controlam a aplicabilidade da tarifa de passageiros.

2) "Frete" - a quantia cobrada pelas empresas aéreas e seus agentes para o transporte de carga (exceto mala postal), incluindo as condições que controlam a aplicabilidade do frete;

j) "Tarifa de Passageiros de Primeira Classe" significa qualquer tarifa de passageiros para transporte na cabina de primeira classe;

k) "Tarifa de Passageiros de Classe Intermediária" significa qualquer tarifa de passageiros para transporte na cabina de classe intermediária;

l) "Tarifa de Passageiros Normal de Classe Econômica" significa qualquer tarifa de passageiros, fornecida no ato, para transporte na cabina de classe econômica sem quaisquer restrições;

m) "Tarifa de Passageiros Promocional" significa qualquer tarifa que não seja uma tarifa de passageiros normal de classe econômica ou uma tarifa de passageiros especial de classe econômica para transporte na cabina de classe econômica;

n) "Tarifa de Passageiros Especial de Classe Econômica" significa qualquer tarifa de passageiros normal de classe econômica, que está sujeita às restrições de "stopover" e/ou de transferência;

o) "Território" e "Pouso sem Direitos de Tráfego" terão os significados estabelecidos, respectivamente, nos Artigos 2 e 96 da Convenção;

p) "Taxa Aeroportuária" significa uma tarifa imposta às empresas aéreas pelo fornecimento de serviços e instalações aeroportuárias, de navegação aérea e de segurança da aviação.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante:

a) sobrevoar o território da outra Parte Contratante;

b) pousar, no território da outra Parte Contratante, para fins não comerciais;

c) pousar, no território da outra Parte Contratante, com a finalidade de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, enquanto operando nas rotas especificada nos Anexos.

2. Nada neste Acordo deverá ser considerado como concessão, às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, para executar serviços de cabotagem.

ARTIGO 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa aérea ou empresas aéreas, segundo sua política e suas leis domésticas, para executar transporte aéreo internacional em conformidade com este Acordo, e revogar, alterar ou substituir tais designações. Tais designações serão efetuadas, em consonância com as disposições deste Acordo e como adicionalmente estabelecido nos Anexos apropriados. As designações serão comunicadas, por escrito e por via diplomática, à outra Parte Contratante e especificarão se a empresa aérea está autorizada a executar transporte aéreo regular, não-regular ("charter"), ou ambos.

2. Após o recebimento dessa designação e das solicitações da empresa aérea designada, em conformidade com as autorizações de operação e permissões técnicas, a outra Parte Contratante concederá autorizações e permissões apropriadas com o mínimo de demora possível, desde que:

a) a propriedade de parte substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea pertençam à Parte Contratante responsável pela designação da empesa aérea, a nacionais daquela Parte Contratante ou a ambos;

b) a empresa aérea designada esteja qualificada para atender às condições estabelecidas nas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação do transporte aéreo internacional, pela Parte Contratante que analisa a solicitação ou solicitações, e

c) a Parte Contratante que designa a empresa aérea esteja mantendo e aplicando as normas fixadas no Artigo 6 (Segurança Técnica) e no Artigo 7 (Segurança da Aviação).

ARTIGO 4

Revogação, Suspensão e Limitação
da Autorização ou Permissão

1. Cada Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de um empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, se:

a) a propriedade de parte substancial e o controle efetivo daquela empresa aérea não pertencerem à outra Parte Contratante e/ou a nacionais da outra Parte Contratante;

b) a empresa aérea tiver deixado de cumprir as leis e os regulamentos mencionados no Artigo 5 (Aplicação de Leis) do presente Acordo, ou

c) a outra Parte Contratante não estiver mantendo e aplicando as normas fixadas no Artigo 6 (Segurança Técnica).

2. A menos que seja essencial a tomada de ação imediata, no intuito de se evitar posterior inobservância do disposto nos subparágrafos (1) (b) ou (1) (c) deste Artigo, os direitos estabelecidos neste Artigo serão exercidos somente após consultas com a outra Parte Contratante.

3. Uma Parte Contratante poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou as permissões técnicas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, no caso de as Partes Contratantes não chegarem a um acordo satisfatório, dentro de sessenta (60) dias a contar da data do pedido de consulta conforme o parágrafo (7) do Artigo 7, (segurança da aviação) ou em caso de ameaça imediata ou extraordinária à segurança da aviação civil internacional. Qualquer ação levada a cabo de acordo com este parágrafo será cancelada a partir do cumprimento, pela outra Parte Contratante, dos dispositivos do Artigo 7. Quando tais revogações, suspensões ou limitações ocorrerem devido a problemas de segurança aeroportuária, que impeçam a observância de efetivas medidas de segurança por todas as empresas aéreas operando num aeroporto ou aeroportos, todas as autorizações de operação ou permissões técnicas das empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes, de e para o aeroporto ou aeroportos envolvidos, serão igualmente revogadas, suspensas ou limitadas, até que sejam atendidas as cláusulas do Artigo 7.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante, incluindo os relativos à entrada, permanência ou saída de seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional, ou à operação e à navegação de tais aeronaves, serão obedecidos pela empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte Contratante, na entrada, na saída e durante a permanência no citado território.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, incluindo os relativos à entrada, liberação, segurança de aviação, trânsito, imigração, passaportes, alfândega e quarentena serão respeitados pela empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte Contratante, que se responsabilizarão, também, pela observância de tais leis e regulamentos por parte de seus tripulantes e passageiros, bem como por sua aplicação com relação à carga e à mala postal na entrada, na saída e no interior do território daquela Parte Contratante.

ARTIGO 6

Segurança Técnica

1. Cada Parte Contratante reconhecerá como válidos, para os fins de operações de transporte aéreo como estabelecido neste Acordo, os certificados de aeronavegabilidade, os de habilitação técnica e as licenças expedidos ou convalidados pela outra Parte Contratante e ainda em vigor, desde que os requisitos, para tais certificados ou licenças, pelo menos igualem os padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção. Entretanto, cada Parte Contratante poderá recusar reconhecer como válidos, para fins de sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação técnica e licenças emitidos ou convalidados para seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante poderá solicitar consultas, relativas às normas de segurança técnica mantidas pela outra Parte Contratante sobre instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operação das empresas aéreas designadas. Se, após essas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não está efetivamente mantendo e aplicando normas de segurança técnica e outros requisitos naquelas áreas, que pelo menos igualem os padrões mínimos que possam ser estabelecidos nos termos da Convenção, a outra Parte Contratante será informada sobre isso e sobre as medidas consideradas necessárias para o atendimento dos padrões mínimos, e a outra Parte Contratante tomará as medidas de correção adequadas. Cada Parte Contratante se reserva o direito de suspender, revogar ou limitar as autorizações de operação ou as permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, se a outra Parte Contratante não tomar medidas adequadas, num prazo razoável, para atender as preocupações daquela outra Parte Contratante.

ARTIGO 7

Segurança da Aviação

1. De conformidade com seus direitos e obrigações perante o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação de proteger, no seu relacionamento mútuo, a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integral deste Acordo.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves e outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação.

3. As Partes Contratantes agirão em conformidade com os dispositivos 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 do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para Repressão dos Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971.

4. As Partes Contratantes agirão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com os dispositivos de segurança da aviação, estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional e designados como Anexos à Convenção; e exigirão que os operadores de aeronaves de suas matrículas, ou os operadores que tenham suas sedes comerciais ou domicílios no seu território, bem como as administrações de aeroportos no seu território, ajam de acordo com os mencionados dispositivos de segurança da aviação.

5. Cada Parte Contratante concorda em observar os dispositivos de segurança exigidos pela outra Parte Contratante, para a entrada no território daquela outra Parte Contratante, e em tomar medidas adequadas para proteger aeronaves e revistar passageiros, tripulações, suas bagagens-de-mão, bem como a carga e os suprimentos de bordo das aeronaves, antes e durante o embarque ou o carregamento. Cada Parte Contratante acolherá favoravelmente qualquer solicitação da outra Parte Contratante, de adoção de medidas especiais de segurança para enfrentar uma ameaça específica.

6. Quando da ocorrência de um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave ou outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e

instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes se auxiliarão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas para pôr fim, rápida e seguramente, a tal incidente ou ameaça de incidente.

7. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante deixou de observar os dispositivos de segurança da aviação deste Artigo, aquela Parte Contratante poderá solicitar consultas imediatas com a outra Parte Contratante.

ARTIGO 8
Oportunidades Comerciais

1. Cada empresa aérea designada terá o direito de proceder à comercialização do transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, diretamente ou, a seu critério, através de seus agentes, exceto naquilo que possa ser especificamente disposto pelos regulamentos dos serviços não-regulares ("charters"), em conformidade com o Anexo II deste Acordo. Cada empresa aérea designada terá o direito de comercializar o transporte aéreo na moeda daquele território ou, a seu critério, em moedas livremente conversíveis de outros países e, do mesmo modo, qualquer pessoa poderá adquirir livremente os serviços de transporte em moedas aceitas para venda por aquela empresa aérea.

2. a) A empresa aérea ou empresas aéreas de uma Parte Contratante poderão estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante, para a promoção e comercialização do transporte aéreo.

b) A empresa aérea ou empresas aéreas de cada Parte Contratante terão o direito de comercializar e fazer publicidade de qualquer tarifa estabelecida nos termos deste Acordo, sem limitação quanto aos seus termos, incluindo as condições associadas e características de serviço, tais como configuração de assentos.

3. Cada empresa aérea designada poderá executar o seu próprio "handling" de solo no território da outra Parte Contratante ("self-handling") ou, a seu critério, escolher entre agentes autorizados e empresas aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, engajadas no transporte regular ou não-regular ("charters"), concorrentes em tal serviço no território da outra Parte Contratante. Esses direitos estarão sujeitos apenas a limitações de natureza física relativas à segurança aeroportuária. Quando tais limitações impedirem o "self-handling", os serviços de terra estarão disponíveis em termos de igualdade para todas as empresas aéreas; os

preços cobrados serão baseados nos custos dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis em tipo e qualidade ao "self-handling", se este fosse possível.

4. As empresas aéreas de uma Parte Contratante terão o direito de converter e remeter para seu país, a pedido, as receitas locais excedentes às somas localmente desembolsadas. A conversão e remessa dessas receitas serão autorizadas de imediato, sem impedimento ou taxação, à taxa de câmbio em vigor para transações e remessas correntes na data da conversão e remessa. Se uma das Partes Contratantes exigir a apresentação de uma solicitação para a conversão e remessa, as empresas aéreas da outra Parte Contratante poderão apresentar as solicitações livres da exigência de documentos excessivos ou discriminatórios.

5. Utilizando as receitas locais recebidas pelos serviços prestados nos termos deste Acordo, as empresas aéreas de cada Parte Contratante estão autorizadas a:

a) pagar as despesas locais, tanto em moeda local, quanto em moedas livremente conversíveis, a critério das empresas aéreas;

b) comprar combustível no território da outra Parte Contratante em moeda local, que tenha sido aprovada para conversão, ou em moedas livremente conversíveis, a critério das empresas aéreas.

6. A empresa aérea ou empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante poderão, em termos de reciprocidade, manter, no território da outra Parte Contratante, seus representantes e funcionários técnicos, operacionais e comerciais, necessários para a execução dos serviços acordados.

7. As necessidades de funcionários poderão, a critério de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante, ser atendidas por seu próprio pessoal, ou empregando os serviços de outra empresa aérea designada daquela Parte Contratante, ou ainda empregando serviços de qualquer organização ou companhia doméstica, ou empresa aérea da outra Parte Contratante.

8. Os representantes e funcionários estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor na outra Parte Contratante e, de acordo com tais leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego, cada Parte Contratante, em base de reciprocidade e com um mínimo de demora, fornecerá as necessárias licenças de trabalho, vistos de emprego e outros documentos similares aos representantes e funcionários mencionados no parágrafo (6) deste Artigo.

9. Ambas as Partes Contratantes isentarão o pessoal empregado na prestação de certos serviços e tarefas temporários das exigências de licenças de trabalho, vistos de emprego e outros documentos similares, exceto nas circunstâncias determinadas pelas autoridades nacionais competentes. Quando tais licenças, vistos ou documentos forem exigidos, serão fornecidos prontamente de modo a não retardar o ingresso do pessoal envolvido no território da outra Parte Contratante.

ARTIGO 9
Taxas e Direitos Alfandegários

Cada Parte Contratante concorda com as isenções especificadas neste Artigo, para as empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante:

1) As isenções recíprocas das restrições e limitações econômicas de importação, bem como as isenções recíprocas de todos os direitos alfandegários nacionais e de outras taxas, impostos e tarifas, cobrados pelas autoridades nacionais, que não se basearem no custo dos serviços prestados, aplicar-se-ão a:

   a) aeronaves das empresas aéreas da outra Parte Contratante operadas no transporte aéreo internacional;

   b) equipamentos de uso regular, equipamentos de uso no solo, sobressalentes (incluindo motores), combustível, lubrificantes, provisões técnicas de consumo, suprimento de bordo (artigos de consumo imediato, incluindo mas não limitado a comida, bebida, fumo e outros produtos destinados ou utilizados pelos passageiros durante o vôo) e outros itens, previstos para uso exclusivo ou assim usados na operação ou na manutenção das aeronaves mencionadas no subparágrafo (a) deste parágrafo, se estes itens forem:

      i) introduzidos ou fornecidos no território da Parte Contratante que concede a isenção, para a operação ou manutenção das aeronaves, sendo ou não estes produtos consumidos totalmente dentro daquele território, ou

      ii) mantidos a bordo da aeronave, desde o momento da chegada até o momento da partida do território da Parte Contratante que conceder a isenção, sendo ou não estes produtos consumidos totalmente dentro daquele território; e

c) folhetos promocionais, catálogos impressos, listas de preços, horários e avisos comerciais concernentes aos serviços de transporte aéreo internacional das empresas aéreas da outra Parte Contratante, assim como folhetos turísticos (incluindo "posters").

2) Os equipamentos e suprimentos mencionados nos subparágrafos (a) e (b) do parágrafo (1) do presente Artigo poderão ficar sob o controle e a supervisão das autoridades competentes.

3) As isenções mencionadas neste Artigo serão também válidas quando as empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante tiverem efetuado contratos com uma outra empresa aérea, a qual desfrute igualmente de tais isenções da outra Parte Contratante, com vistas ao empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante dos itens descritos no parágrafo (1) do presente Artigo.

ARTIGO 10
Taxas Aeroportuárias

1. As taxas aeroportuárias impostas pelas autoridades competentes às empresas aéreas da outra Parte Contratante serão justas, razoáveis e não-discriminatórias.

2. As taxas aeroportuárias impostas às empresas aéreas da outra Parte Contratante poderão refletir, mas não exceder, uma parte equitativa do custo econômico total, que incide sobre as autoridades arrecadadoras competentes pela provisão de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea e segurança da aviação. As instalações e os serviços, para os quais as taxas são cobradas, serão proporcionados de forma econômica e eficiente. Mudanças nas taxas aeroportuárias serão notificadas com antecedência razoável. Cada Parte Contratante deverá não só promover consultas entre as autoridades arrecadadoras competentes em seu território e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações, mas também incentivar as autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas a trocarem informações, conforme necessário para permitir um exame detalhado do caráter razoável das taxas aeropotuárias.

ARTIGO 11
Competição Justa

1. Haverá oportunidade igual e justa para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes competirem no transporte aéreo internacional previsto neste Acordo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas as medidas adequadas dentro de sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas injustas que adversamente afetem a posição competitiva das empresas aéreas da outra Parte Contratante, de modo a se chegar a uma igualdade de oportunidades.

3. Os serviços acordados, a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, terão como seu objetivo primário fornecer uma capacidade adequada, a fim de atender as necessidades atuais e razoavelmente previsíveis do tráfego nas rotas acordadas entre as Partes.

4. Os Serviços Aéreos, nas rotas acordadas, serão prestados em conformidade com o estipulado no Anexo I.

ARTIGO 12
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços aéreos entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas a níveis razoáveis, levando-se em consideração todos os fatores comerciais pertinentes, incluindo, mas não limitados ao interesse do usuário, custo de operação, comissões, lucro razoável e características do serviço.

2. a) As tarifas normais de classe econômica e as tarifas especiais de classe econômica, aplicadas no transporte entre os territórios das Partes Contratantes, sujeitar-se-ão à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, em conformidade com o parágrafo (3) do presente Artigo.

b) As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes estabelecerão, através de um acordo mútuo, um nível de referência específico a ser aplicado entre cada par de "gateways", identificados no Anexo I, e as zonas de aprovação automática para as tarifas de primeira classe, as tarifas de classe intermediária e as tarifas promocionais entre esses "gateways". Quando julgado necessário por cada Parte Contratante, os níveis de referência, as zonas de aprovação automática e as condições das tarifas serão examinadas, e correções poderão ser acordadas pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, com a devida atenção dada aos fatores pertinentes descritos no parágrafo (1) do presente Artigo.

c) Nenhuma das Partes Contratantes agirá unilateralmente para evitar a criação ou continuação de uma tarifa que esteja dentro das zonas de aprovação automática (incluindo as condições pertinentes) descritas no Anexo I.

d) As tarifas que não estiverem dentro das zonas de aprovação automática descritas no Anexo I e todas as tarifas não previstas no presente Artigo ou no Anexo I serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

3. a) Cada empresa aérea designada submeterá à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes tarifas normais de classe econômica, tarifas especiais de classe econômica, outras tarifas não incluídas nas zonas de aprovação automática (incluindo as condições pertinentes) descritas no Anexo I, e todas as tarifas não previstas no presente Artigo ou no Anexo I, no mínimo quarenta e cinco (45) dias antes da data pretendida para introdução. Cada empresa aérea designada submeterá fretes à aprovação das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em cujo território o transporte da carga se origina, no mínimo quarenta e cinco (45) dias antes da data pretendida para introdução. Em certos casos, uma autoridade aeronáutica poderá permitir uma apresentação num prazo mais curto; neste caso, o correspondente período para entrega de uma notificação de descontentamento será reduzido na mesma proporção.

b) Se uma Parte Contratante estiver em desacordo com tal apresentação da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a mesma deverá notificar a outra Parte Contratante por escrito. Se esta notificação não for dada num prazo de trinta (30) dias após o recebimento da apresentação, a tarifa será considerada como aprovada e vigorará a partir da data proposta para introdução.

c) Uma tarifa normal de classe econômica, uma tarifa especial de classe econômica, uma tarifa fora da zona de aprovação automática apropriada, ou qualquer outra tarifa não estabelecida conforme o subparágrafo (2) (b) deste Artigo não vigorará se uma Parte Contratante tiver apresentado em tempo uma notificação de descontentamento com tal tarifa, em conformidade com as disposições do subparágrafo (b) deste parágrafo.

4. a) Quando uma Parte Contratante tiver apresentado em tempo a sua notificação de descontentamento em conformidade com as disposições do parágrafo (3) deste Artigo, cada uma das Partes Contratantes poderá exigir consultas com o objetivo de discutir a tarifa em questão. As consultas serão realizadas dentro de trinta (30) dias do recebimento do pedido.

b) Se as Partes Contratantes chegarem a um acordo com relação à tarifa para a qual foi dada uma notificação de descontentamento, cada Parte Contratante esforçar-se-á ao máximo para colocar este Acordo em vigor. Se uma Parte Contratante impedir que

uma tarifa proposta entre em vigor, em conformidade com as disposições do parágrafo (3) do presente Artigo, a tarifa equivalente previamente em vigor continuará vigente.

5. Cada Parte Contratante poderá solicitar o registro, junto a suas autoridades aeronáuticas, das tarifas que se encontrem dentro das zonas de aprovação automática, estabelecidas no Anexo I, no máximo dez (10) dias antes da data proposta para a entrada em vigor.

6. a) Os fretes de carga serão estabelecidos em conformidade com as normas da Parte Contratante onde o transporte de carga se origina. O cumprimento dessas disposições dar-se-á mediante o conhecimento aéreo que autorizará o transporte aéreo.

b) Cada Parte Contratante poderá solicitar a notificação ou o registro, junto as suas autoridades aeronáuticas, dos fretes propostos a serem cobrados para o seu território pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s), da outra Parte Contratante, mas tal notificação ou registro não poderá ser solicitado antes da data proposta para a entrada em vigor.

c) Nenhuma Parte Contratante agirá unilateralmente para evitar a criação ou continuação de um frete do território da outra Parte Contratante, em conformidade com a alínea (a) do presente parágrafo.

7. a) Cada Parte Contratante permitirá:

i) a qualquer empresa aérea de ambas as Partes Contratantes igualar qualquer tarifa de serviço regular, incluindo combinações de tarifas, cobradas no mercado para transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes Contratantes, e

ii) a qualquer empresa aérea de uma Parte Contratante igualar qualquer tarifa de serviço regular, incluindo combinações de tarifas, cobradas no mercado para transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e um terceiro país.

b) Tal como usado neste texto, o termo "igualar" significa continuar ou instituir, oportunamente, tão rapidamente quanto necessário, uma tarifa com condições de disiponibilidade idênticas ou mais restritivas (por exemplo, tipos de condições tais como as listadas no parágrafo (3) do Anexo I); ou uma tarifa através uma combinação de tarifas, de modo direto ou em "interline" ou "intraline", não obstante as diferenças em condições operacionais relativas a tempo de viagem, conexões, tipo de aeronave, configuração da aeronave, ou mudança de aeronave. Diferenças razoáveis de

distância, aeroportos e rota serão permitidas. Todavia, para igualar tarifas de acordo com o subparágrafo (7) (a) (i), o transporte em pelo menos um setor deverá ser realizado por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante; para igualar tarifas de acordo com o subparágrafo (7) (a) (ii), o transporte no(s) setor(es) entre os territórios das Partes Contratantes e no(s) setor(es) entre o território de uma Parte Contratante e o primeiro ponto num terceiro país deverá ser realizado em uma única empresa aérea designada de uma Parte Contratante.

8. Uma tarifa estabelecida segundo as disposições deste Artigo permanecerá em vigor até que seja modificada, cancelada ou substituída, de acordo com o presente Artigo.

9. Tarifas efetivamente aprovadas, em vigor na data de vigência deste Acordo, poderão continuar em vigor sem requerer aprovação posterior de qualquer das Partes Contratantes, e não se obrigará uma empresa aérea a registrar novamente qualquer dessas tarifas já vigentes.

10. Qualquer tarifa que tenha sido aprovada pelas autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes poderá ser renovada ou restabelecida, dentro de um ano de sua expiração, a um valor no mínimo igual à percentagem do nível de referência pertinente, no qual se situava antes de qualquer mudança(s) no nível de referência, multiplicado pelo nível de referência vigente à época do novo registro.

ARTIGO 13
Consultas e Emendas ao Acordo

1. No espírito de estreita colaboração, as Partes Contratantes deverão se consultar, periodicamente, com vistas a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e dos seus Anexos.

2. As referidas consultas terão início no prazo de sessenta (60) dias da data de recebimento do pedido para consultas, a não ser que seja acordado de outra forma pelas Partes Contratantes.

3. Se uma das Partes Contratantes julgar desejável a modificação de qualquer disposição deste Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte Contratante. Tais consultas poderão se efetuar através de negociações ou de correspondência, e terão início no prazo de sessenta (60) dias da data do recebimento do pedido. Qualquer modificação ao presente Acordo, acertada com base nas consultas, será efetuada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 14

Solução de Controvérsias

1. Qualquer divergência que surja com relação a este Acordo, que não seja resolvida através de consultas, poderá ser submetida, por acordo entre as Partes Contratantes, à decisão de alguma pessoa ou organismo. Se as Partes Contratantes não concordarem com tal procedimento, a disputa será, por solicitação de qualquer das Partes Contratantes, submetida a arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo.

2. A arbitragem será feita por um tribunal de três árbitros, a ser constituído como se segue:

a) Dentro de trinta (30) dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Dentro de sessenta (60) dias após esses dois árbitros terem sido nomeados, eles deverão, mediante acordo, designar um terceiro árbitro, que deverá atuar como Presidente do tribunal arbitral;

b) Se uma das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for designado de acordo com o subparágrafo (a) deste parágrafo, uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional que nomeie o árbitro ou árbitros necessários, dentro de trinta (30) dias. Se o Presidente for da mesma nacionalidade que uma das Partes Contratantes, o Vice Presidente, hierarquicamente, mais antigo, que não esteja desqualificado pelo mesmo motivo, fará a indicação.

3. Exceto quando acordado em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites de sua jurisdição, em consonância com este Acordo, e estabelecerá seu próprio procedimento.

4. Cada Parte Contratante deverá, de acordo com a sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do Tribunal Arbitral.

5. As despesas do tribunal arbitral, incluindo os encargos e despesas com os árbitros, serão compartilhadas igualmente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 15

Denúncia

Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar a outra Parte, por escrito, através dos canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo; tal notificação será feita, simultaneamente, à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de vigorar um (1) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja retirada, de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, essa notificação deverá ser considerada recebida quatorze (14) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 16

Convenções Multilaterais

Se uma Convenção multilateral, relativa a qualquer matéria prevista neste Acordo, for aceita por ambas as Partes Contratantes e tiver entrado em vigor, as disposições de tal Convenção deverão prevalecer. Em conformidade com o Artigo 13 deste Acordo, poderão ser realizadas consultas para determinar a extensão em que este Acordo é afetado pelas disposições da Convenção multilateral.

ARTIGO 17

Registro na OACI

O presente Acordo e todas suas emendas deverão ser registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 18

Entrada em Vigor

As autoridades competentes da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos da América autorizarão as operações segundo os termos do Acordo, desde a sua assinatura. O Acordo entrará em vigor através de troca de notas diplomáticas, após o cumprimento das formalidades internas necessárias a sua aprovação, na data do recebimento da segunda dessas notificações.

Em testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito em Brasília, aos 21 dias do mês de março de 1989, em dois originais nos idiomas português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

PELO GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMERICA:

A N E X O I

Serviços Regulares

SEÇÃO I

Rotas

1. As empresas aéreas de uma Parte Contratante, designadas segundo este Anexo serão, em conformidade com os termos de suas designações, autorizadas a executar serviços de transporte aéreo internacional (a) entre os pontos das rotas a seguir, e (b) entre os pontos em tais rotas e pontos em terceiros países através de pontos no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea.

A) Rotas para a empresa aérea, ou empresas aéreas, designadas pelo Governo dos Estados Unidos:

De um ponto ou pontos nos Estados Unidos, via pontos intermediários, para Manaus, Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Porto Alegre e além Brasil, para a Argentina, o Uruguai, o Paraguai e o Chile.

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

De um ponto ou pontos no Brasil, via pontos intermediários, para Nova Iorque, Miami, Orlando, Washington/Baltimore, Houston 1/, Chicago, Los Angeles e São Francisco 2/ e a) além Miami, para Frankfurt, na República Federal da Alemanha 3/, e para um ponto ou pontos na Espanha 4/; b) além Chicago, para um ponto ou pontos no Canadá; c) além Los Angeles, para um ponto ou pontos no Japão; e d) além Los Angeles e São Francisco para um ponto na Ásia outro que não o Japão 5/.

1/ O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado no dia 1 de abril de 1991.

2/ O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado em 1 de abril de 1990.

3/ O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado em 1 de novembro de 1990.

4/ O serviço para este(s) ou deste(s) ponto(s) pode ser iniciado em 1 de novembro de 1990.

5/ O serviço para este ou deste ponto pode ser iniciado em 1 de abril de 1990 e não pode ser combinado com o serviço para ou do Japão. Este ponto pode ser servido apenas com serviços mistos; pode ser selecionado entre Seul, Hong Kong, Cingapura, Kuala Lumpur, Beijing, Bancoque e um outro ponto na Ásia a ser mutamente acordado.

2. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os vôos, e à sua discrição, operar vôos em qualquer ou ambas as direções, e, sem limite geográfico ou direcional servir pontos nas rotas em qualquer ordem e omitir paradas em qualquer ponto ou pontos fora do território da Parte Contratante que designou aquela empresa aérea, sem perda de qualquer direito de tráfego permitido neste Acordo.

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

4. Cada empresa aérea designada poderá, nas operações de serviços autorizados por este Acordo, utilizar as suas próprias aeronaves ou aeronaves que tenham sido arrendadas, fretadas ou intercambiadas, observando-se as normas e regulamentos de cada Parte Contratante.

SEÇÃO II

Designação

Cada Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo, poderá designar um total de quatro (4) empresas aéreas para executar serviços regulares mistos (passageiros e carga) e exclusivamente cargueiros (bens e mala postal), de acordo com as seguintes regras:

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

   a) no máximo duas (2) empresas aéreas poderão ser autorizadas em cada um dos seguintes segmentos de rota: Nova Iorque/Miami-Rio/São Paulo, e Los Angeles/São Francisco-Rio/São Paulo;

   b) no máximo uma (1) empresa aérea poderá ser autorizada para os serviços mistos em cada um dos segmentos de rota outros que não aqueles acima.

2) Cada Parte Contratante poderá designar um máximo de duas (2) empresas para serviços regulares exclusivamente cargueiros (bens e mala postal) entre os Estados Unidos e o Brasil 1/.

1/ Vide Nota 1 da Seção III.

SEÇÃO III
Capacidade

1. Cada empresa aérea registrará os horários, junto às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes da data prevista de efetivação do horário. Tais horários entrarão em vigor na data proposta, desde que estejam de acordo com os termos deste Anexo. Com autorização especial, os horários poderão ser registrados menos que quarenta e cinco (45) dias antes da data prevista de efetivação, particularmente se envolverem mudanças como dia ou hora da operação, ou mudanças a curto prazo do tipo de equipamento, por razões operacionais.

2. A partir de 1º de abril de 1989, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão operar vinte e nove (29) frequências de ida-e-volta por semana para os serviços mistos, nas rotas especificadas na Seção I deste Anexo. O número de frequências aumentará para trinta e uma (31) em 1º de abril de 1990; para trinta e quatro (34) em 1º de novembro de 1990; e para quarenta (40) em 1º de abril de 1991 1/. Na operação dessas frequências, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão utilizar um máximo de vinte e uma (21) aeronaves Boeing 747, exceto B 747SP, até 1º de abril de 1991, quando um máximo de vinte e oito (28) aeronaves B 747 poderão ser operadas 2/.

1/ As Partes Contratantes concordam em que as autoridades aeronáuticas do Governo dos Estados Unidos autorizarão, inicialmente, uma (1) empresa aérea exclusivamente cargueira e três (3) empresas mistas. Além disso, as autoridades aeronáuticas do Governo dos Estados Unidos designarão, inicialmente, empresas aéreas mistas e alocarão frequências como se segue:

Número de Frequências Ida-e-Volta por Semana

Data	American	Continental/ Eastern*	Pan American
1º Abril 1989	7	7	15
1º Abril 1990	7	7	17
1º Nov. 1990	7	7	20
1º Abril 1991	10	10	20

* apenas uma (1) empresa aérea será designada.

2/ As Partes Contratantes concordam em que as autoridades aeronáuticas dos Estados Unidos, ao distribuir a quota de aeronaves B 747 entre suas empresas aéreas mistas, alocarão para a Pan American Airlines o número total de aeronaves B 747 necessárias para operar as suas frequências. A partir de 1º de abril de 1991, a Eastern Airlines será autorizada a utilizar oito (8) aeronaves B 747 em suas rotas.

3. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão operar um máximo de seis (6) frequências exclusivamente cargueiras, ida-e-volta, por semana, em 1989, entre os Estados Unidos e o Brasil. A partir de 1990 e de 1991, o número de frequências autorizadas (de acordo com este parágrafo) será de sete (7) e oito (8), respectivamente.

4. Para os serviços exclusivamente cargueiros, o número de vôos será expresso em unidades representando aeronaves "wide-body". Uma ou mais aeronaves poderão ser substituídas por aeronaves "narrow-body", na razão de duas (2) frequências "narrow-body" para uma (1) frequência "wide-body".

5. Cada Parte Contratante autorizará as solicitações de vôos mistos "extra-section" pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, em complementação às frequências autorizadas nos parágrafos 2 e 3 desta Seção, para atender à demanda do tráfego de passageiros na alta estação. São considerados períodos de alta estação os de 15 de junho até 15 de agosto, e de 15 de dezembro até 28 de fevereiro.

6. Sujeito ao previsto nas notas 1 e 2 do parágrafo (2) desta Seção, cada Parte Contratante poderá alocar ou redistribuir as quotas autorizadas das frequências exclusivamente cargueiras e mistas, e aeronaves B 747, a seu critério, no entendimento de que se qualquer de suas empresas designadas suspender os serviços, temporária ou permanentemente, a Parte Contratante poderá realocá-las a outras de suas empresas aéreas. Frequências de empresas aéreas realizando serviços mistos somente poderão ser transferidas para outras empresas aéreas designadas realizando serviços mistos. Frequências exclusivamente cargueiras somente poderão ser transferidas como frequências exclusivamente cargueiras, para qualquer das empresas aéreas designadas nos termos deste Anexo, independentemente das condições de sua designação.

7. No decorrer do ano de 1991, as Partes Contratantes deverão se encontrar para estudar a capacidade adicional para atender a demanda do mercado. As conversações deverão incluir uma análise dos níveis dos serviços existentes, o crescimento histórico do mercado, um crescimento antecipado do mercado, os tipos de serviços executados e o potencial para desenvolvimento de novos serviços.

SEÇÃO IV

Tarifas de Passageiros

1. Os níveis de referência serão acordados pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Os níveis de referência em vigor para vôos de ida-e-volta, aplicáveis entre os pontos terminais estabelecidos na Seção I do Anexo I, em US$, são:

Entre Rio de Janeiro/São Paulo, e

MIA	NYC	LAX	DFW	ORL	SJU	CHI
1513	1641	1886	1761	1571	1438	1811

2. As zonas de aprovação automática, que incluem as condições aplicáveis conforme fixadas no parágrafo (3) abaixo, serão estabelecidas por acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, como percentagens dos níveis de referência. Os limites atuais das zonas são:

Primeira Classe - pelo menos 223% do nível de referência

Classe Intermediária - pelo menos 140% do nível de referência

Tarifas Promocionais -

Tarifas de execursão com compra antecipada
(APEX e SUPERAPEX)

Sentido Norte - pelo menos 72% do nível de referência
Sentido Sul - pelo menos 53% do nível de referência

Excursão em Grupo, "Inclusive Tour"

Sentido Norte - pelo menos 56% do nível de referência
Sentido Sul - pelo menos 45% do nível de referência

3. As condições mínimas 1/ aplicáveis às tarifas promocionais são:

	Sentido Norte	Sentido Sul
a) Tarifas APEX		
Estada mínima	7 dias	7 dias
Estada máxima	1 mês	1 mês
"Stopovers"	1 grátis em cada direção	1 grátis em cada direção 2/
Compra antecipada	7 dias	7 dias
Cancelamento	US$ 100	US$ 100
b) Tarifas SUPER APEX		
Estada mínima	N/A	21 dias
Estada máxima	N/A	3 meses
"Stopovers"	N/A	nenhum
Compra antecipada	N/A	14 dias
Cancelamento	N/A	US$ 100

c) Tarifas de Excursão em Grupo, "Inclusive Tour"

	Sentido Norte	Sentido Sul "Inclusive Tour"	
	Excursão em Grupo	Grupo	Individual
Estada mínima	10 dias	5 dias	7 dias
Estada máxima	1 mês	16 dias	21 dias
"Stopovers"	nenhum	nenhum	nenhum
Compra Antecipada	14 dias	14 dias	14 dias
Cancelamento	US$ 100	US$ 100	US$ 100
Preço min. do turismo	N/A	US$ 15/dia	US$ 15/dia
Tamanho min. do Grupo	10	10	N/A

1/ Cada empresa aérea poderá, a seu critério, impor condições adicionais ou mais restritivas.

2/ Cada empresa aérea poderá permitir "stopovers" adicionais, a US$ 50 cada um.

A N E X O II

Serviços não-regulares ("charters")

1. Ambas as Partes Contratantes acordam que os serviços não-regulares mistos (passageiros e carga) e os serviços não-regulares exclusivamente cargueiros contribuem para o desenvolvimento do transporte aéreo. Além disso, ambas as Partes acordam que cada Parte Contratante autorizará operações não-regulares de terceira e quarta liberdades entre qualquer ponto ou pontos no território de uma Parte e qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte, que sejam realizadas por empresas aéreas designadas de acordo com este Anexo, conforme o Artigo 3 do Acordo, como se segue:

Vôos de Ida-e-Volta

A partir de:	Mistos	Exclusivamente cargueiros
1º abril 1989	200	100
1º abril 1990	200	150
1º abril 1991	200	200

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

3. Solicitações de vôos não-regulares além do número estabelecido no parágrafo (1) acima, pelas empresas aéreas designadas por qualquer das Partes Contratantes, serão examinadas com boa vontade pela outra Parte Contratante.

A N E X O III

Preferência de carga

1. Além dos direitos concedidos nas cláusulas do Artigo 2 (1) (c) do Acordo, as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes terão o direito, de acordo com os termos de suas designações e na base de reciprocidade, de competir pelo transporte de carga governamental (incluindo entidades governamentais federais, estaduais, locais, municipais ou outras), que não seja embarcada por ou às expensas das Forças Armadas, como segue:

a) Para a empresa aérea ou empresas aéreas designadas do Brasil, a carga incluirá a do Governo dos Estados Unidos (exceto a militar), que esteja sujeita às cláusulas da Seção 1117 do Ato Federal de Aviação, conforme emendado (49 U.S.C. 1517) (Fly America Act), ou futuras emendas ou modificações destas cláusulas ou leis sucessivas, contanto que tal carga se origine no Brasil e se destine aos Estados Unidos, ou se origine nos Estados Unidos e se destine ao Brasil.

b) Para a empresa aérea ou empresas aéreas designadas dos Estados Unidos, a carga incluirá a do Governo brasileiro (exceto a militar), que esteja sujeita às cláusulas do Decreto-Lei nº 29, de 14 de novembro de 1966, e o Decreto nº 79.391, de 14 de março de 1977, ou futuras emendas ou modificações destas cláusulas ou leis sucessivas, contanto que tal carga se origine nos Estados Unidos e se destine ao Brasil, ou se origine no Brasil e se destine aos Estados Unidos.

2. Caso uma Parte Contratante não puder garantir as isenções previstas no presente Anexo por qualquer razão, incluindo a aplicação de leis ou regulamentos estaduais, locais ou municipais, qualquer das Partes Contratantes poderá recorrer ao mecanismo de consultas previsto no Artigo 13. A não-obtenção de um acordo satisfatório, dentro de sessenta (60) dias a partir da data de recebimento da solicitação de consultas, constituirá base para que a Parte Contratante à qual tenham tido negadas suas isenções, tome medidas no sentido de reparar o problema, se assim preferir. Tais medidas poderão incluir, porém não se limitarão à suspensão ou limitação das isenções concedidas à outra Parte Contratante, de acordo com o presente Anexo.

AGREEMENT BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

ON AIR TRANSPORT

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the United States of America, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Desiring to promote an international air transport system based on fair and constructive competition among airlines; to facilitate the expansion of international air transport opportunities; and to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation,

Have agreed to the following:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor agencies, and in the case of the Federative Republic of Brazil, the Ministry of Aeronautics and/or any person or body authorized to perform any civil aviation or similar functions;

(b) "Agreement" means this Agreement, the Annexes thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annexes;

(c) "Air Transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire.

(d) "Air service" means any scheduled air transportation.

(e) "Cabotage" means the taking on, in the territory of one Contracting Party, by the airlines of the other Contracting Party, of passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and originating and destined for another point in the territory of the first Contracting Party.

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

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

(h) "International" (when referring to air transportation or air service) means air transportation or air service which passes through the air space over the territory of more than one state;

(i) "Tariff" means:

(i) "Fare" - the amount charged by airlines and their agents for the carriage of passengers (and their baggage) including the conditions governing the applicability of the fare.

(ii) "Rate" - the amount charged by airlines and their agents for the carriage of cargo (excluding mail) including the conditions governing the applicability of the rate.

(j) First Class Fare means any fare for transportation in the first class cabin.

(k) Intermediate Class Fare means any fare for transportation in the intermediate class cabin.

(l) Normal Economy Class Fare means any fare for on demand transportation in the economy class cabin with no restrictions.

(m) Promotional Fare means any fare other than a normal economy class fare or a special economy class fare for transportation in the economy class cabin.

(n) Special Economy Class Fare means any normal economy class fare which is subject to stopover and/or transfer restrictions.

(o) "Territory" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

(p) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party:

(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; and

(c) to make stops in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

(2) Nothing in this Agreement shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's designated airlines to engage in cabotage.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines, consistent with its domestic laws and policies, to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw, alter, or substitute such designations. Such designations shall be made in accordance with the provisions of this Agreement and as further established in the appropriate Annexes. The designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to provide scheduled or charter air transportation, or both.

(2) On receipt of such a designation and of applications from the designated airline in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with a minimum of procedural delay provided:

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

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and (c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 4

Revocation, Suspension and Limitation
of Authorization or Permission

(1) Each Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Contracting Party and/or the other Contracting Party's nationals;

(b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

(c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs (1) (b) or (1) (c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) A Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of the designated airlines of the other Contracting Party in the event that the Contracting Parties fail to reach a satisfactory agreement within sixty days from the date of a request for consultations under paragraph (7) of Article 7 (Aviation Security), or of an immediate or extraordinary threat to the security of international civil aviation. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of Article 7. When such revocations, suspensions or limitations take place because of problems with airport security which preclude all airlines operating at an airport or airports from observing effective security measures, all operating authorizations or technical permissions of the designated airlines of both Contracting Parties, from or to the airport or airports involved, shall be similarly revoked, suspended or limited until there is compliance with the provisions of Article 7.

ARTICLE 5

Application of Laws

(1) The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party including entry, clearance, aviation security, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the airline or airlines of the other Contracting Party, who shall also be responsible for the compliance with such laws and regulations by or on behalf of its crews and passengers, as well as for their application with regard to cargo and mail upon admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

ARTICLE 6

Safety

(1) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be

established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take appropriate action to meet the other Contracting Party's concerns within a reasonable time.

ARTICLE 7

Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

(3) The Contracting Parties shall 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 Acts Against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and 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) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

(1) Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the regulations governing charter services consistent with Annex II of this Agreement. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory and, at its discretion, in freely convertible currencies of the other countries and, to the same extent, any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

(2) (a) The airline or airlines of one Contracting Party may establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.

(b) The airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to publicly advertise and otherwise market any tariff established under the terms of this Agreement, without limitation as to its terms, including associated conditions and service features such as seating configuration.

(3) Each designated airline may perform its own ground handling in the territory of the other Contracting Party

("self-handling") or, at its own option, select among competing, authorized agents and designated airlines of either Contracting Party engaged in regular air transportation, scheduled or charter, in the territory of the other Contracting Party, for such services. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services if self-handling were possible.

(4) Airlines of one Contracting Party shall have the right to convert and remit to their country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance of those revenues shall be permitted immediately without impediment or taxation at the rate of exchange in effect for current transactions and remittances on the date of conversion for remittance. If one of the Contracting Parties requires the submission of applications for conversion and remittance, the airlines of the other Contracting Party shall be permitted to file such applications free of burdensome or discriminatory documentary requirements.

(5) Using local revenues received for services rendered pursuant to this Agreement, the airlines of each Contracting Party are authorized to:

(a) pay for local expenses either in local currency or in freely convertible currencies at the option of the airlines;

(b) purchase fuel in the territory of the other Contracting Party in local currency that has been approved for conversion or in freely convertible currencies, at the option of the airlines.

(6) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operations of agreed services.

(7) These staff requirements may, at the option of a designated airline of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel, by using the services of another designated airline of that Contracting Party, or by using the services of any authorized domestic organization, company or airline or the other Contracting Party.

(8) The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations relating to entry, residence and employment, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (6) of this Article.

(9) Both Contracting Parties shall dispense with the requirements of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in those circumstances determined by the national authorities concerned. Where such permits, visas or documents are required, they shall be issued promptly so as not to delay the entry into the territory of the other Contracting Party of the personnel concerned.

ARTICLE 9

Customs Duties and Taxes

Each Contracting Party agrees to the exemptions as specified in this article for the designated airlines of the other Contracting Party:

(1) Reciprocal exemptions from economic import restrictions and limitations, as well as reciprocal exemptions from all national customs duties and other taxes, charges and fees imposed by the national authorities not based on the cost of services provided shall be applicable to:

(a) aircraft of the airlines of the other Contracting Party operated in international air transportation;

(b) regular equipment, ground equipment, spare parts (including engines), fuel, lubricants, consumable technical supplies, aircraft stores (articles of a readily consumable nature including but not limited to food, beverages, tobacco and other products destined to or used by passengers during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of such aircraft referred to in subparagraph (a) of this paragraph, if such items are:

(i) introduced into or supplied in the territory of the Contracting Party granting the exemption, for the operation or servicing of aircraft, whether or not such goods are consumed wholly within that territory; or

(ii) retained on board the aircraft from arrival in until departure from the territory of the Contracting Party granting the exemption whether or not such goods are consumed wholly within that territory; and

(c) Promotional literature, printed catalogs, price lists, timetables and trade notices regarding the international air transportation services of the airlines of the other Contracting Party, as well as tourist literature (including posters).

(2) Equipment and supplies referred to in subparagraphs (a) and (b) of paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision and control of the appropriate authorities.

(3) The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article.

ARTICLE 10

User Charges

(1) User charges imposed by the competent authorities on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable and nondiscriminatory.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities of providing the airport, air navigation, and aviation security facilities and services. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges. Each Contracting Party shall encourage consultation between the competent charging authorities in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the user charges.

ARTICLE 11

Fair Competition

(1) There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

(2) Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party so as to achieve equality of opportunity.

(3) The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated traffic requirements on the routes agreed between the Parties.

(4) Air Service on the agreed routes shall be provided in accordance with Annex I.

ARTICLE 12

Tariffs

(1) The tariffs for carriage on air services between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant commercial factors including, but not limited to, the interest of users, cost of operation, commission rates, reasonable profit and characteristics of service.

(2) (a) Normal economy class fares and special economy class fares for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in the manner provided for in paragraph (3) of this Article.

(b) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall establish, by mutual agreement, a specific reference level to be applied between each pair of the gateways identified in Annex I and automatic approval zones for first class fares, intermediate class fares and promotional fares between those gateways. Whenever deemed necessary by either Contracting Party, the reference levels, the automatic approval zones, and the fare conditions shall be reviewed, and amendments may be agreed, by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, with due regard being paid to relevant factors set forth in paragraph (1) of this Article.

(c) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a fare which is within the relevant automatic approval zones (including the relevant conditions) set forth in Annex I.

(d) Fares not within the relevant automatic approval zones set forth in Annex I, and all fares not otherwise provided for in this Article or Annex I, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) (a) Each designated airline shall submit for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties normal economy class fares, special economy class fares, other fares not within the relevant automatic approval zone (including the relevant conditions) set forth in Annex I, and all fares not otherwise provided for in this Article or Annex I, not more than forty-five (45) days before the intended date of introduction. Each designated airline shall submit cargo rates for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the cargo originates not more than forty-five (45) days before the intended date of introduction. In individual cases an aeronautical authority may permit a submission on shorter notice, in which case the period for giving notice of dissatisfaction shall be reduced accordingly.

(b) If a Contracting Party is dissatisfied with such a submission by a designated airline of the other Contracting party, it shall so notify the other Contracting Party, in writing. If such a notice is not given within thirty (30) days of receipt of the submission, the tariff shall be considered to be approved and shall come into effect on the proposed date of introduction.

(c) A normal economy class fare, a special economy class fare, a fare outside the relevant automatic approval zone, or any other fare not established pursuant to subparagraph (2)(b) of this Article, shall not go into effect if a Contracting Party has submitted a timely notice of dissatisfaction with such fare, in accordance with the provisions of subparagraph (b) of this paragraph.

(4) (a) Where a Contracting Party has submitted a timely written notice of dissatisfaction in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, either Contracting Party may request consultations in order to discuss the tariff in question. Consultations shall take place within thirty (30) days of receipt of the request.

(b) If the Contracting Parties reach an agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If a Contracting Party

prevents a proposed tariff from becoming effective in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the comparable tariff previously in effect will continue to be in effect.

(5) Each Contracting Party may require filing with its aeronautical authorities of fares that are within the relevant automatic approval zones set forth in Annex I not more than ten (10) days before the proposed effective date.

(6) (a) Cargo rates shall be established in accordance with the rules of the Contracting Party in which the cargo originates. Compliance with this provision shall be apparent from the air waybill which authorizes air transportation.

(b) Each Contracting Party may require notification of or filing with its aeronautical authorities of cargo rates proposed to be charged to its territory by the designated airline(s) of the other Contracting Party, but such notification or filing may not be required before the proposed effective date.

(c) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a rate from the territory of the other Contracting Party pursuant to subparagraph (a) of this paragraph.

(7) (a) Each Contracting Party shall allow

(i) any airline of either Contracting Party to meet any scheduled service tariff, including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and

(ii) any airline of one Contracting Party to meet any scheduled service tariff including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country.

(b) As used herein, the term "to meet" means to continue or institute, on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, a tariff having identical or more restrictive conditions of availability (for example, types of conditions such as those listed in paragraph (3) of Annex I, or such tariff through a combination of tariffs, on a direct, interline or intraline basis, notwithstanding differences in operational conditions relating to timing, connections, aircraft type, aircraft configuration, or change of aircraft. Reasonable differences in distance, airports and routing shall be allowed. However, for matching tariffs under subparagraph (7)(a)(i), carriage on at least one sector must take place on a designated airline of a Contracting Party; for

matching tariffs under subparagraph (7)(a)(ii) carriage on the sector(s) between the territories of the Contracting Parties, and on the sector(s) between the territory of one Contracting Party and the first point in a third country, must take place on a single designated airline of a Contracting Party.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in effect until such time as it is modified, cancelled or replaced pursuant to this Article.

(9) Duly approved tariffs, in effect as of the date of effectiveness of this Agreement, may continue in effect without the necessity of further approval of either Contracting Party, and no airline shall be required to refile any such tariff currently in effect.

(10) Any fare which has been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties may be renewed, or reinstated within one year of its expiry, at a level not lower than the percentage of the relevant reference level at which it stood before any change(s) in the reference level, multiplied by the current reference level at the time of refiling.

ARTICLE 13

Consultations and Amendment of Agreement

(1) In the spirit of close cooperation, the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and its Annexes.

(2) Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request for consultations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

(3) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request. Any amendment to this Agreement agreed pursuant to such consultations shall be effected by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 14

Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by consultations may be referred by agreement of the Contracting Parties for decision to some person or body. If the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal.

(b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days.

If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

(4) Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award on the arbitral tribunal.

(5) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Termination

Either Contracting Party may at any time after the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 16

Multilateral Agreements

If a multilateral convention concerning any matters covered by this Agreement has been accepted by both Contracting Parties and entered into force, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 13 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18

Entry Into Force

The competent authorities of the United States of America and the Federative Republic of Brazil will permit operations in accordance with the terms of the Agreement upon signature. The Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

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

Done at Brasilia, this day of March, 1989 in duplicate in the Portuguese and English languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of the Federative Republic of Brazil:

For the Government of the United States of America:

Annex I - Scheduled Services

Section I - Routes

(1) Airlines of one Contracting Party whose designation identifies 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.

From a point or points in the United States, via intermediate points, to Manaus, Brasilia, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Recife, Porto Alegre and beyond Brazil to Argentina, Uruguay, Paraguay and Chile.

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

From a point or points in Brazil, via intermediate points, to New York, Miami, Orlando, Washington/Baltimore, Houston [1/] Chicago, Los Angeles and San Francisco [2/] and a) beyond Miami to Frankfurt, Federal Republic of Germany, [3/] and to

a point or points in Spain [4]; b) beyond Chicago to a point or points in Canada; c) beyond Los Angeles to a point or points in Japan; and d) beyond Los Angeles and San Francisco to a point in Asia other than Japan [5].

(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 route, 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 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.

1/ Service to or from this point may be initiated on April 1, 1991.

2/ Service to or from this point may be initiated on April 1, 1990.

3/ Service to or from this point may be initiated on November 1, 1990.

4/ Service to or from this point or points may be initiated on November 1, 1990.

5/ Service to or from this point may be initiated on April 1, 1990 and may not be combined with service to or from Japan. This point must be served with combination service only; it may be selected from among Seoul, Hong Kong, Singapore, Kuala Lumpur, Beijing, Bangkok and one other point in Asia to be mutually agreed.

Section II - Designation

Each Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement, may designate a total of four (4) airlines to perform scheduled combination (passengers and cargo) and all-cargo (property and mail) services according to the following rules:

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

(a) No more than two (2) airlines may be authorized on each of the following route segments: New York/Miami - Rio/Sao Paulo and Los Angeles/San Francisco - Rio/Sao Paulo.

(b) No more than one (1) airline may be authorized, for combination services, on each of the route segments other than those above.

(2) Each Contracting Party may designate a maximum of two (2) airlines for all-cargo (property and mail) scheduled services between the United States and Brazil. 1/

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) As of April 1, 1989, the designated airlines of each Contracting Party may operate twenty-nine (29) round trip frequencies per week for combination services over the routes specified in Section I of this Annex. The number of frequencies will increase to thirty-one (31) on April 1, 1990; to thirty-four (34) on November 1, 1990; and to forty (40) on April 1, 1991. 1/ In operating these frequencies, the designated airlines of each Contracting Party may not utilize more than twenty-one (21) Boeing 747 aircraft, excepting B747SP, until April 1, 1991, when up to twenty-eight (28) B747 aircraft may be operated. 2/

(3) The designated airline(s) of each Contracting Party may operate up to six (6) round-trip all-cargo frequencies per week in 1989 between the United States and Brazil. As of 1990 and 1991, the number of frequencies permitted (under this paragraph) shall be seven and eight, respectively.

(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) Subject to the provisions of footnotes 1 and 2 of paragraph (2) of this section, each Contracting Party may allocate or redistribute the authorized quotas of all-cargo and combination frequencies, and B747 aircraft, at its discretion,

with the understanding that if any of its designated airlines suspends service, either temporarily or permanently, the Contracting Party may reallocate those quotas to its other airlines. Frequencies of airlines performing combination services may be tansferred 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.

(7) During 1991, the Contracting Parties shall meet to consider additional capacity to meet market demand. Discussions shall include an analysis of current service levels, historic growth in the market, anticipated growth in the market, the type of services being provided and the potential for development of new services.

1/ The Contracting Parties agree that the aeronautical authorities of the U.S. Government will initially authorize one (1) all-cargo and three (3) combination airlines. Further, the aeronautical authorities of the U.S. Government will initially designate combination airlines and allocate frequencies as follows:

Number of Roundtrip Frequencies Per Week

Dates	American	Eastern	Pan American
April 1, 1989	7	7	15
April 1, 1990	7	7	17
Nov. 1, 1990	7	7	20
April 1, 1991	10	10	20

2/ The Contracting Parties agree that the aeronautical authorities of the United States, in dividing the B747 aircraft quota among its combination airlines, will allocate to Pan American Airlines the total number of B747 aircraft needed to operate its allocated frequencies. As of April 1, 1991, Eastern Airlines will be authorized to utilize eight (8) B747 aircraft on its routings.

Section IV - Passenger Fares

(1) Reference levels are to be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. The current round trip reference levels applicable between the gateways set forth in Section I of Annex I are in US$:

Between Rio de Janeiro/Sao Paulo, and

MIA	NYC	LAX	DFW	ORL	SJU	CHI
1513	1641	1886	1761	1571	1438	1811

(2) The automatic approval zones, which include the relevant conditions as set forth in paragraph (3) below, are to be established by agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties as percentages of the reference levels. The current limits of the zones are:

First Class - at least 223% of the reference level

Intermediate Class - at least 140% of the reference level

Promotional Fares:

Advance Purchase Excursion Fares (APEX and SUPERAPEX)

Northbound - at least 72% of the reference level

Southbound - at least 53% of the reference level

Inclusive Tour, Group Excursion

Northbound - at least 56% of the reference level

Southbound - at least 45% of the reference level

(3) The minimum conditions 1/ applicable to promotional fares are:

	Northbound	Southbound
(a) Apex Fares		
Min. Stay	7 days	7 days
Max. Stay	1 month	1 month
Stopovers	1 free in each direction	1 free in each direction 2/
Advance Purchase	7 days	7 days
Cancellation	US$ 100	US$ 100

(b) Super Apex Fares

Min. Stay	N/A	21 days
Max. Stay	N/A	3 months
Stopovers	N/A	none
Advance Purchase	N/A	14 days
Cancellation	N/A	US$ 100

(c) Inclusive Tour/Group Excursion Fares

	Northbound	Southbound	
		Inclusive Tour	
	Group Excursion	Group	Individual
Min Stay	10 days	5 days	7 days
Max Stay	1 month	16 days	21 days
Stopovers	none	none	none
Advance Purchase	14 days	14 days	14 days
Cancellation	US$ 100	US$ 100	US$ 100
Min. Tour Price	N/A	US$ 15/day	US$ 15/day
Min. Group Size	10	10	N/A

1/ Each airline may, at its option, impose additional or more restrictive conditions.

2/ Each airline may allow additional stopovers at US$ 50 each.

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

As of:	Combination	All-Cargo
April 1, 1989	200	100
April 1, 1990	200	150
April 1, 1991	200	200

(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.

Annex III - Cargo Preference

1. In addition to the rights granted under the provisions of Article 2 (1)(c) of the Agreement, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right, in accordance with the terms of their designation, and on the basis of reciprocity, to compete for the transportation of government cargo (including federal, state, local, municipal or other government entities) that is not shipped by or for the account of the military, as follows:

(a) For the designated airline or airlines of Brazil, cargo shall include U.S. Government cargo (except military) that is controlled under the provisions of Section 1117 of the Federal Aviation Act, as amended, (49 U.S.C. 1517) (Fly America Act), or future amendments or modifications to this provision or successive statutes, provided that such cargo originates in Brazil and is destined for the United States or originates in the United States and is destined for Brazil.

(b) For the designated airline or airlines of the United States, cargo shall include Brazilian Government cargo (except military) that is controlled under the provisions of Decree - Law No. 29 of November 14, 1966 and Decree No. 79391 of March 14, 1977 or future amendments or

modifications to these provisions or successive statutes, provided that such cargo originates in the United States and is destined for Brazil or originates in Brazil and is destined for the United States.

2. In the event that one Contracting Party cannot guarantee the exemptions identified in this Annex for any reason, including the application of state, local or municipal laws or regulations, either Contracting Party shall have recourse to the consultations mechanism provided in Article 13. Failure to obtain satisfactory agreement within sixty (60) days from the date of receipt of the request for consultations shall constitute grounds for the Contracting Party being denied its exemption to take action to redress the problem, if it so chooses. Such action could include, but is not limited to, suspension or limitation of the exemptions accorded to the other Contracting Party under this Annex.