Diário Oficial da União nº 28, de 10.02.1992

DECRETO Nº 446, DE 07 DE FEVEREIRO DE 1992

Promulga o Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 84, inciso VIII, da Constituição e

2

Considerando que o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América assinaram, em 21 de março de 1989, em Brasília, o Acordo sobre Transporte Aéreo;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio de Decreto Legislativo nº 220, de 11 de dezembro de 1991;

Considerando que esse ato internacional entrou em vigor em 13 de janeiro de 1992, na forma de seu artigo 18, combinado com a Nota nº DAI/DTC/DCS/03, de 11/01/91, dirigida pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil à Embaixada dos Estados Unidos da América e a Nota, em resposta, nº 193, de 16/01/91.

D E C R E T A:

Art. 1º O Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 07 de fevereiro de 1992; 171º da Independência e 104º da República.

FERNANDO COLLOR
Francisco Rezek

ANEXO AO DECRETO QUE PROMULGA O ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO, ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA.

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 especificadas 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 aeroportuárias.

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 1, 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 1); 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, ao 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:
Roberto de Abreu Sodré e
Otávio J. Moreira Lima

PELO GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA:
Harry Schlaudeman

A N E X O I
Serviços Regulares

SEÇÃO 1
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 1 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 1 de abril de 1990; para trinta e quatro (34) em 1 de novembro de 1990; e para quarenta (40) em 1 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 1 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
1 Abril 1989	7	7	15
1 Abril 1990	7	7	17
1 Nov. 1990	7	7	20
1 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 1 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 excursão 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
1 abril 1989	200	100
1 abril 1990	200	150
1 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.
   c) 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 n 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.

Em 11 de janeiro de 1991

DAI/DTC/DCS/ 03 /PAIN-L00-G14

A Sua Excelência o Senhor
Richard Melton,
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário
dos Estados Unidos da América.

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de referir-me ao Acordo sobre Transporte Aéreo, celebrado entre nossos dois países, em Brasília, em 21 de março de 1989, e, em nome do Governo da República Federativa do Brasil, propor nova redação para o artigo 18 do referido Acordo.

2. Nessas condições, aquele artigo na versão em português passaria a ter a seguinte redação:

"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 presente Acordo entrará em vigor por troca de Notas Diplomáticas, em que cada uma das Partes Contratantes informa a outra do cumprimento de seus respectivos procedimentos internos".

3. Igualmente, o mesmo artigo no texto em inglês tomaria a presente forma:

"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".

4. Caso o Governo dos Estados Unidos da América esteja de acordo com as propostas apresentadas, a presente Nota e a Nota de resposta de Vossa Excelência, em que se expresse a concordância de seu Governo, constituirão uma emenda ao referido Acordo, a ser incorporada àquele instrumento na data da Nota de resposta.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia da minha mais alta consideração.

(Francisco Rezek)
Ministro de Estado das Relações Exteriores

16 de janeiro de 1991

Nº 193

A Sua Excelência o Senhor
Francisco Rezek,
Ministro de Estado das Relações Exteriores
da República Federativa do Brasil.

Excelência:

Tenho a honra de referir-me à Nota diplomática de Vossa Excelência, de 11 de janeiro de 1991, em que Vossa Excelência propõe, em nome do Governo da República Federativa do Brasil, retificar, nos textos em português e em inglês, o Artigo 18 do Acordo entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República Federativa do Brasil sobre Transporte Aéreo, celebrado em Brasília, em 21 de março de 1989.

O Governo dos Estados Unidos da América aceita a retificação proposta pelo Governo brasileiro no artigo 18, nos textos em português e em inglês, e a considera em vigor a partir desta data.

Aceite, Excelência, a garantia de minha mais alta consideração.

Richard Melton