DTCS/DAI/DCS/ 18 /ETRA BRAS EUA

Brasília, 25 de fevereiro de 1994.

Senhor Encarregado de Negócios,

Tenho a honra de acusar recebimento da Nota nº 027, de 19 de janeiro de 1994, de Vossa Excelência, cujo teor, em português, é o seguinte:

"Excelência:

Tenho a honra de referir-me ao Acordo sobre Transportes Aéreos, concluído entre os Governos dos Estados Unidos da América e o Governo da República Federativa do Brasil, em 21 de março de 1989 (denominado "o Acordo") e às consultas entre os representantes dos dois Governos, realizadas no Rio de Janeiro, de 23 a 26 de abril de 1991. Em conformidade com aquelas conversações, proponho que os Anexos I e II do Acordo sejam substituídos, na sua íntegra, pelo texto transcrito a seguir:

ANEXO I

Serviços Regulares

SEÇÃO I

Rotas

A Sua Excelência o Senhor Encarregado de Negócios da Embaixada dos Estados Unidos da América.

(1) As empresas aéreas de uma Parte Contratante, cuja designação é feita de acordo com este Anexo, serão, em conformidade com os termos de suas designações, autorizadas a executar serviços de transporte aéreo internacional (a) entre os pontos das seguintes rotas, 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, Belém, Belo Horizonte e Salvador 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, Atlanta, Miami, Orlando, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles e São Francisco e a) além Miami, para Frankfurt, na República Federal da Alemanha, e para um ponto ou pontos na Espanha 1/; b) além Chicago e Nova Iorque 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 dois pontos na Ásia, outros que não o Japão 2/.

1/ O Governo do Brasil pode substituir, por uma única vez, um ponto na Europa, à sua escolha, tanto por Frankfurt ou por um ponto ou pontos na Espanha, desde que o Governo dos Estados Unidos seja informado por escrito com 60 dias de antecedência.

2/ O serviço para estes ou destes pontos não pode ser combinado com o serviço para ou do Japão. Estes pontos podem ser servidos apenas com serviços mistos; eles podem ser selecionados entre Seul, Hong Kong, Cingapura, Kuala Lumpur, Beijing, Bancoque e outro ponto na Ásia a ser mutuamente acordado.

(2) Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os vôos, e à sua discrição, operar 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, contando 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

A partir de 1º de janeiro de 1992, cada Parte Contratante, em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo, poderá designar um total de cinco (5) 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.

2) Cada Parte Contratante poderá designar um máximo de três (3) empresas aéreas para os serviços regulares exclusivamente cargueiros (bens e mala postal).

Até 1° de janeiro de 1992 permanecerão em vigor as disposições relativas às designações presentemente em vigor.

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. Os horários poderão ser registrados com menos que quarenta e cinco (45) dias de antecedência da data prevista para a efetivação, com autorização especial, particularmente se envolverem mudanças como o dia ou a hora da operação, ou mudanças de curto prazo do tipo de equipamento, por razões operacionais.

(2) As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante podem operar quarenta (40) freqüências de ida-e-volta por semana, para os serviços mistos nas rotas especificadas na Seção I deste Anexo. O número de freqüências aumentará para quarenta e sete (47) em 1° de julho de 1991, para cinqüênta e seis (56) em 1° de janeiro de 1992, e para sessenta e um (61) em 1° de janeiro de 1993.

(3) As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante poderão operar um máximo de oito (8) freqüências exclusivamente cargueiras, ida-e-volta, por semana, entre os Estados Unidos e o Brasil. A partir de 1° de janeiro de 1992 e 1° de janeiro de 1993, o número de freqüências autorizadas de acordo com este parágrafo será doze (12) e quatorze (14), 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) freqüências narrow-body igual a uma (1) freqüência wide-body.

(5) Cada Parte Contratante autorizará as solicitações de vôos mistos extra-section pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, em complementação às freqüências 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) Cada Parte Contratante autorizará as solicitações para vôos cargueiros extra-section pelas empresas aéreas da outra Parte Contratante, em adição às freqüências autorizadas nos parágrafos 2 e 3 desta Seção, para atender períodos de alta demanda ou demanda de carga não usual.

(7) Cada Parte Contratante poderá alocar ou redistribuir as quotas autorizadas das freqüências exclusivamente cargueiras e mistas, a seu critério, no entendimento de que se qualquer de suas empresas designadas suspender os serviços, temporária ou permanentemente, a Parte Contratante poderá realocar tais quotas a outras de suas empresas aéreas. 1/ Freqüências de empresas aéreas realizando serviços mistos somente poderão ser transferidas para outras empresas aéreas designadas realizando serviços mistos. Freqüências exclusivamente cargueiros somente poderão ser transferidas como freqüências exclusivamente cargueiras, para qualquer das empresas aéreas designadas nos termos deste Anexo, independentemente das condições de sua designação.

1/ As Partes Contratantes ficam cientes de que as autoridades aeronáuticas dos Estados Unidos alocaram previamente vinte (20) freqüências mista de ida-e-volta por semana para a PAN AMERICAN e quatorze (14) freqüências mistas de ida-e-volta para a AMERICAN AIRLINES.

ANEXO II

Serviços Não-Regulares

(1) Ambas as Partes Contratantes concordam em que os serviços não-regulares (passageiros e carga) e os serviços não-regulares exclusivamente cargueiros contribuem para o desenvolvimento do transporte aéreo. Além disso, ambas as Partes concordam em 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 3º do Acordo, como se segue:

Vôos de Ida-e-Volta

A partir de:	Mistos	Exclusivamente cargueiros
1º julho de 1991	200	250
1º janeiro de 1992	200	300
1º julho de 1992	200	350

(2) Cada empresa aérea designada pode estabelecer o preço do serviço não-regular diretamente com o afretador, observando o regulamento 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.

Caso o Governo da República Federativa do Brasil concorde com as disposições acima, tenho a honra de propor que a presente Nota e a de resposta de Vossa Excelência, no mesmo sentido, constituam um Acordo entre nossos dois Governos, de emenda do Acordo sobre Transporte Aéreo, de 1989, e que entram em vigor na data da Nota de Vossa Excelência.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos da mais alta consideração.

A Sua Excelência
Celso Amorim
Ministro de Estado das Relações Exteriores da
República Federativa do Brasil".

DTCS/DAI/DCS/ 18 /ETRA BRAS EUA/1994/7.

2. Tenho a honra de informar Vossa Excelência de que o Governo brasileiro concorda com os termos da nota acima transcrita, a qual, juntamente com a presente, passará a constituir um Acordo entre os dois Governos, a entrar em vigor na data de hoje.

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

ROBERTO ABDENUR
Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores

06703

EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

Brasilia, January 19, 1994

MRE DAR
DISTRIBUIÇÃO
DTCS/DCS/DIVI
20 JAN 1994
CLASSIFICAÇÃO
E-TPA-BRAS-EUA

No. 027

Excellency:

I have the honor to refer to the Air Transport Agreement of March 21, 1989, between the Government of the United States of America and the Government of the Federative Republic of Brazil (the Agreement) and to the consultations between representatives of our two governments which took place in Rio de Janeiro, from April 23-26, 1991. As a result of those consultations, I propose that Annexes I and II of the Agreement be deleted in their entirety and replaced by the following:

ANNEX I

SCHEDULED SERVICES

Section I - Routes

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

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

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

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, Atlanta, Miami, Orlando, Washington/Baltimore, Houston, Chicago, Los Angeles and San Francisco and a) beyond Miami to Frankfurt, Federal Republic of Germany and a point or points in Spain 1/; b) beyond Chicago and New York 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 two points in Asia other than Japan 2/.

1/ The Government of the Federative Republic of Brazil may substitute, on a one-time bases, one point in Europe of its choice for either Frankfurt or a point or points in Spain upon 60 days written notice to the Government of the United States of America.

2/ Service to or from these points may not be combined with service to or from Japan. These points must be served with combination service only; they may be selected from among Seoul, Hong Kong, Singapore, Kuala Lumpur, Beijing, Bangkok and one other point in Asia to be mutually agreed.

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

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

Section II - Designation

Effective from January 1, 1992, each Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement, may designate a total of five (5) airlines to perform scheduled combination (passengers and cargo) and all-cargo (property and mail) services as follows:

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

(2) Each Contracting Party may designate a maximum of three (3) airlines for all-cargo (property and mail) scheduled services.

The existing provisions on designations shall continue to apply until January 1, 1992.

Section III - Capacity

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

(2) The designated airlines of each Contracting Party may operate forty (40) 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 forty-seven (47) on July 1, 1991; to fifty-six (56) on January 1, 1992; and to sixty-one (61) on January 1, 1993.

(3) The designated airline(s) of each Contracting Party may operate up to eight (8) round trip all-cargo frequencies per week between the United States and Brazil. As of January 1, 1992, and January 1, 1993, the number of frequencies permitted under this paragraph shall be twelve (12) and fourteen (14) 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) Each Contracting Party will grant approval of applications for extra-section all-cargo flights by the airlines of the other Contracting Party, in addition to the frequencies authorized in paragraphs 2 and 3 of this section, to meet periods of peak or unusual cargo demand.

(7) Each Contracting Party may allocate or redistribute the authorized quotas of all-cargo and combination frequencies at its discretion, with the understanding that if any of its designated airlines suspends services, either temporarily or permanently, the Contracting Party may reallocate those quotas to its other airlines.1/ Frequencies of airlines performing combination services may be transferred only to other designated airlines performing combination services. All-cargo frequencies may be transferred only as all-cargo frequencies to any of the airlines designated under this Annex, notwithstanding the terms of its designation.

1/ The Contracting Parties acknowledge that the aeronautical authorities of the United States have previously allocated 20 weekly roundtrip combination frequencies to Pan American and 14 weekly roundtrip combination frequencies to American Airlines.

ANNEX II

CHARTERS

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

Roundtrip Flights

Effective	Combination	All-Cargo
July 1, 1991	200	250
January 1, 1992	200	300
July 1, 1992	200	350

(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.

If these proposals are acceptable to the Government of the Federative Republic of Brazil, this note and Your Excellency's affirmative note in reply shall constitute an Agreement between our two Governments amending the 1989 Agreement, which shall enter into force on the date of Your Excellency's note.

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

The Honorable

Celso Amorim,

Minister of Foreign Relations of

Brazil.