ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA CORÉIA PARA SERVIÇOS AÉREOS ENTRE SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS E ALÉM

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República da Coréia
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

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

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional,

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

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para os fins deste Acordo, exceto se estabelecido de outra maneira:

a) o termo "a Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adotado conforme o artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, de conformidade com os seus artigos 90 e 94, na medida em que esses anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes Contratantes;

b) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da República da Coréia, o Ministro dos Transportes, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

c) o termo "empresa aérea designada" significa qualquer empresa aérea que tenha sido designada por uma Parte Contratante, por notificação escrita à outra Parte Contratante, para a operação dos serviços aéreos nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo, e para os quais a apropriada permissão de operação tenha sido concedida por aquela outra Parte Contratante, conforme o artigo 3 deste Acordo;

d) o termo "território", em relação a um Estado, tem o significado a ele atribuído no artigo 2 da Convenção;

e) os termos "serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa áerea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados a eles respectivamente atribuídos, no artigo 96 da Convenção;

f) o termo "capacidade", em relação a uma aeronave, significa a carga útil da aeronave permitida em uma rota ou seção de uma rota;

g) o termo "capacidade", em relação a um serviço aéreo acordado, significa a capacidade da aeronave usada em tal serviço, multiplicada pela freqüência operada por tal aeronave num período estabelecido e numa rota ou seção de uma rota;

h) o termo "serviços acordados" significa serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

i) o termo "rotas especificadas" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

j) o termo "tarifas" significa os preços a serem pagos para o transporte de passageiros e de carga e as condições sob as quais aqueles preços se aplicam, incluindo preços e condições de agenciamento e outros serviços auxiliares, mas excluindo pagamento e condições de transporte da mala postal;

k) o termo "Anexo" significa o Anexo a este Acordo ou como modificado de conformidade com as provisões do artigo 17 deste Acordo. O Anexo é parte integrante deste Acordo e todas as referências ao Acordo incluirão referências ao Anexo, exceto quando de outra forma for estabelecido explicitamente; e

l) o termo "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou segurança de aviação.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo, para permitir a suas empresas aéreas designadas estabelecer e operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo.

2. Sujeito às provisões do presente Acordo, as empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarão, enquanto operem os serviços acordados nas rotas especificadas, dos seguintes direitos:

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

b) realizar pousos no território da outra Parte Contratante, sem fins comerciais;

c) embarcar e desembarcar passageiros, carga e mala postal em qualquer ponto das rotas especificadas sujeito às provisões contidas no Anexo.

3. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 deste artigo será considerado concessão às empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, carga ou mala postal, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

ARTIGO 3

Designação de Empresas

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por notificação escrita à outra Parte Contratante, por intermédio dos canais diplomáticos, uma empresa aérea ou empresas aéreas para operar os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Ao receber tal notificação, a outra Parte Contratante concederá, sem demora, às empresas aéreas designadas a apropriada autorização operacional sujeita às condições dos parágrafos 3 e 4 deste artigo.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que as empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante demonstrem que estão habilitadas a atender às condições determinadas, segundo as leis e os regulamentos normais e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades, de conformidade com as provisões da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a aceitar a designação de uma empresa aérea ou empresas aéreas, ou de recusar a conceder a autorização operacional referida no parágrafo 2 deste artigo, ou de impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício pelas empresas aéreas designadas dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo, em qualquer caso em que não esteja convencida de que uma parcela substancial da propriedade e o controle efetivo daquelas empresas pertençam à Parte Contratante que designou as empresas aéreas, ou a seus nacionais.

5. As empresas aéreas designadas e autorizadas conforme as provisões dos parágrafos 1 e 2 deste artigo podem começar a operar os serviços acordados, desde que a capacidade esteja regulada com base no artigo 9 deste Acordo e que as tarifas estabelecidas para aqueles serviços, de conformidade com as provisões do artigo 10 deste Acordo, estejam em vigor.

ARTIGO 4
Revogação e Suspensão de Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização operacional, ou de suspender o exercício dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, ou impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício desses direitos:

a) em qualquer caso em que não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo daquelas empresas aéreas pertençam à Parte Contratante que as designou ou a seus nacionais; ou

b) no caso em que aquelas empresas aéreas deixem de cumprir as leis e os regulamentos daquela Parte Contratante que concede os direitos; ou

c) no caso em que as empresas aéreas deixem de operar conforme as provisões deste Acordo.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste artigo seja necessária para prevenir violações posteriores de leis ou regulamentos, tal direito será exercido por cada Parte Contratante somente após consulta à outra Parte Contratante.

ARTIGO 5

Direitos Alfandegários e Outros Encargos Semelhantes

1. As aeronaves operadas nos serviços internacionais pelas empresas aéreas das Partes Contratantes, assim como seu equipamento regular, sobressalentes, suprimentos de combustível e lubrificantes, e suprimentos (incluindo comida, bebidas e fumo), a bordo de tais aeronaves, ficarão isentos de todos os direitos alfandegários, taxas de inspeção e outros encargos similares na chegada ao território da outra Parte Contratante, de conformidade com as provisões das leis e dos regulamentos em vigor de cada Parte Contratante, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave até o momento em que sejam reexportados.

2. Estarão, também, isentos dos mesmos direitos, taxas e outros encargos semelhantes, de conformidade com as provisões das leis e dos regulamentos em vigor de cada Parte Contratante, com exceção dos encargos correspondentes para o serviço realizado:

a) suprimentos de bordo colocados a bordo da aeronave no território de Parte Contratante, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes da referida Parte Contratante, e para o uso a bordo da aeronave empregada nos serviços acordados da outra Parte Contratante;

b) sobressalentes levados para dentro do território de qualquer Parte Contratante para a manutenção ou o reparo da aeronave usada nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante;

c) combustível e lubrificantes destinados ao abastecimento da aeronave operada nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, mesmo quando tais suprimentos destinam-se ao uso em parte do vôo realizado sobre o território da Parte Contratante na qual eles foram colocados a bordo.

Os materiais citados nos itens (a), (b) e (c) deste parágrafo podem ser exigidos a ficar sob o controle ou supervisão alfandegária.

3. Os equipamentos normais de vôo, como também os materiais e os suprimentos retidos a bordo da aeronave de qualquer Parte Contratante, podem ser desembarcados no território da outra Parte Contratante, somente com a aprovação das autoridades alfandegárias daquela outra Parte Contratante. Em tal caso, eles poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades, até que sejam reexportados ou de outra forma utilizados de acordo com os regulamentos alfandegários.

4. Passageiros, bagagem e carga em trânsito direto através do território de uma Parte Contratante, e que não deixam a área do aeroporto reservada para tal fim, estarão sujeitos a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentos de direitos e taxas, incluindo direitos alfandegários.

ARTIGO 6

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, que dispõem sobre a entrada ou a saída de seu território de uma aeronave engajada na navegação aérea internacional, ou vôos de tal aeronave sobre aquele território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada ou na saída, e durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, que dispõem sobre entrada, permanência, trânsito ou saída de seu território de passageiros, tripulações, carga e mala postal, tais como aqueles relativos às formalidades de entrada e saída, de emigração e imigração, alfândega, moeda, medidas sanitárias e de quarentena, serão aplicados aos passageiros, tripulantes, carga ou mala postal transportados pela aeronave das empresas designadas da outra Parte Contratante, durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

ARTIGO 7

Atividades Comerciais

As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de estabelecer escritórios de representação no território da outra Parte Contratante. Aqueles escritórios de representação podem trazer e manter pessoal comercial, operacional e técnico. Os escritórios de representação, os representantes e o pessoal serão estabelecidos de acordo com as leis e os regulamentos em vigor no território daquela outra Parte Contratante. Cada empresa aérea terá o direito de comercializar o transporte aéreo e qualquer pessoa estará livre para adquiri-lo na moeda daquele país ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países.

ARTIGO 8

Reconhecimento de Certificaddos e Licenças

1. Certificados de navegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidas ou convalidadas por uma das Partes Contratantes serão, durante o período de sua validade, reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante se reserva o direito, todavia, de não reconhecer como válidos, para fins de vôos sobre seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas ou convalidadas para seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

ARTIGO 9

Regulamentação da Capacidade

1. Haverá oportunidade justa e igual para as empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante levarão em conta os interesses das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados pela última, em todas ou em parte das mesmas rotas.

3. Em qualquer rota especificada, a capacidade oferecida pelas empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, juntamente com a capacidade oferecida pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, será mantida em razoável relação com as necessidades do público para o transporte aéreo naquela rota.

4. Os serviços acordados proporcionados pelas empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão, como objetivo fundamental, a provisão, com base em razoáveis coeficientes de aproveitamento, de capacidade adequada às demandas atuais e previsíveis de tráfego para e do território da Parte Contratante que designa as empresas aéreas. O transporte de tráfego embarcado ou desembarcado no território da outra Parte Contratante para e de pontos nas rotas especificadas em território de outros Estados que não aquele que designa as empresas, será de caráter suplementar. O direito de tais empresas de transportar tráfego entre pontos das rotas especificadas localizados no território da outra Parte Contratante e pontos em terceiros países será exercido de acordo com os interesses de um desenvolvimento ordenado do transporte aéreo internacional, de tal forma que a capacidade seja relacionada com:

a) a demanda de tráfego para e de o território da Parte Contratante que tenha designado as empresas aéreas;

b) a demanda de tráfego existente nas regiões através das quais passam os serviços acordados, levando em conta os serviços aéreos locais e regionais; e

c) os requisitos de operação direta da empresa aérea.

5. A capacidade a ser proporcionada nas rotas especificadas será a que for determinada, de tempos em tempos, conjuntamente por ambas as autoridades aeronáuticas.

ARTIGO 10
Tarifas

1. As tarifas para qualquer dos serviços acordados serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se em consideração todos os fatores relevantes, incluindo custo operacional, lucro razoável, características dos serviços e as tarifas de outras empresas aéreas para qualquer parte das rotas especificadas.

2. As tarifas serão fixadas de acordo com as seguintes provisões:

a) tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste artigo, junto com os valores da comissão de agenciamento usadas em combinação, serão, se possível, acordadas para cada uma das rotas especificadas e setores delas entre as empresas aéreas designadas envolvidas, e tal acordo será alcançado, quando possível, por intermédio do mecanismo de fixação de tarifas da Associação de Transporte Aéreo Internacional;

b) as tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, pelo menos noventa (90) dias antes da data proposta para sua introdução. Em casos especiais este período poderá ser reduzido, sujeito a acordo entre as referidas autoridades;

c) essa aprovação pode ser dada expressamente. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas expressar desaprovação dentro de trinta (30) dias a partir da data de submissão, de conformidade com o parágrago 2 (b) deste artigo, essas tarifas serão consideradas aprovadas. No caso de o período para submissão vir a ser reduzido, como previsto no parágrafo 2 (b), as autoridades aeronáuticas podem concordar em que o período previsto para notificação de qualquer desaprovação, seja menor do que trinta (30) dias;

d) se uma tarifa não puder ser acordada conforme as provisões do parágrafo 2 (a) deste artigo, ou se, durante o período de aplicação previsto no parágrafo 2 (c) deste artigo, as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante comunicarem às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante sua desaprovação de uma tarifa acordada de conformidade com as provisões do parágrafo 2 (c) deste artigo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes tentarão determinar a tarifa por acordo mútuo;

e) se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo sobre qualquer tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do parágrafo 2 (b) deste artigo, ou sobre a fixação de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 2 (d) deste artigo, a divergência deverá ser solucionada conforme estabelecem as provisões do artigo 15 deste Acordo;

f) uma tarifa estabelecida de conformidade com as provisões deste artigo, permanecerá em vigor até que nova tarifa seja estabelecida. Não obstante, uma tarifa não poderá ser prorrogada em razão deste parágrafo por um prazo superior a doze (12) meses após a data em que ela, por outro lado, teria expirado.

ARTIGO 11
Transferência de Receitas

Cada Parte Contratante concederá às empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante o direito de transferência do saldo da receita sobre a despesa, obtido por aquelas empresas aéreas no território da primeira Parte Contratante, relativo ao transporte de passageiros, mala postal e carga, em qualquer das moedas livremente conversíveis, de conformidade com os regulamentos cambiais em vigor.

ARTIGO 12
Tarifas Aeronáuticas

1. Os encargos cobrados no território de uma Parte Contratante às aeronaves de empresa aérea designada da outra Parte Contratante, pelo uso de aeroportos e outras facilidades de aviação, não serão maiores do que aqueles cobrados às aeronaves da empresa aérea nacional da primeira Parte Contratante, engajadas em serviços aéreos internacionais similares.

2. Cada Parte Contratante incentivará consultas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que usem os serviços e as facilidades e, quando praticável, por meio das organizações representativas das empresas aéreas.

ARTIGO 13
Provisão de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, dados estatísticos periódicos que possam ser razoavelmente exigidos com o propósito de rever a capacidade estabelecida para os serviços acordados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte Contratante. Tais dados incluirão todas as informações solicitadas para determinar o total do tráfego transportado por aquelas empresas aéreas nos serviços acordados e nos pontos de embarque e desembarque de tal tráfego.

ARTIGO 14
Consultas

1. Num espírito de estreita cooperação mútua, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes promoverão consultas entre si periodicamente, com o objetivo de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das provisões deste Acordo ou para discutir qualquer problema relacionado com elas.

2. Tais consultas começarão dentro de um período de sessenta (60) dias da data de recebimento de tal solicitação, exceto se acordado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 15
Solução de Controvérsia

1. Se qualquer divergência surgir entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes envidarão, em primeiro lugar, esforços para solucioná-la mediante negociação.

2. Se as Partes Contratantes não obtiverem uma solução mediante negociação, elas poderão concordar em submeter a divergência à decisão de uma pessoa ou órgão; se não for obtido entendimento, a divergência poderá, a pedido de qualquer Parte Contratante, ser submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser indicado pelos dois árbitos nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de

sessenta (60) dias a contar da data em que uma delas receba, da outra Parte Contratante, por via diplomática, o pedido de arbitragem da divergência e o terceiro árbitro será indicado dentro do período posterior de sessenta (60) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do período especificado, ou se o terceiro árbitro não for indicado dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das partes Contratantes, indicar um árbitro ou árbitros, segundo o caso. Em tal situação, o terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado, e atuará como presidente do tribunal de arbitragem.

3. As Partes Contratantes se comprometem a conformar-se com qualquer decisão dada, incluindo qualquer recomendação provisória, nos termos do parágrafo 2 deste artigo.

ARTIGO 16
Segurança

1. De conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua, de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, firmada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e o Protocolo para Supressão de Atos Ilegais de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988 ou qualquer outra convenção sobre segurança de aviação de que ambas as Partes venham a ser membros.

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

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e designadas Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes; e exigirão que os operadores de aeronaves por elas matriculadas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território, ajam em conformidade com a referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em exigir que tais operadores de aeronaves observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para entrada, saída ou permanência no território dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar os passageiros, as tripulações, as bagagens de mão, as bagagens, a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante examinará, também, de modo favorável, toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente, ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

ARTIGO 17
Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo estabelecida pelas Partes Contratantes entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será acertada entre as autoridades aeronáuticas, e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

3. Se uma convenção ou um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes Contratantes, este Acordo será emendado a fim de ajustar-se às provisões de tal convenção ou acordo.

ARTIGO 18
Denúncia

Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer momento, notificar à outra Parte Contratante, por escrito, pelos canais diplomáticos, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o presente Acordo deixará de viger doze (12) meses 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, a notificação será considerada recebida catorze (14) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19
Registro

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 20
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data em que ambas as Partes Contratantes, por meio dos canais diplomáticos, forem mutuamente notificadas a respeito da conclusão dos procedimentos internos necessários para sua vigência.

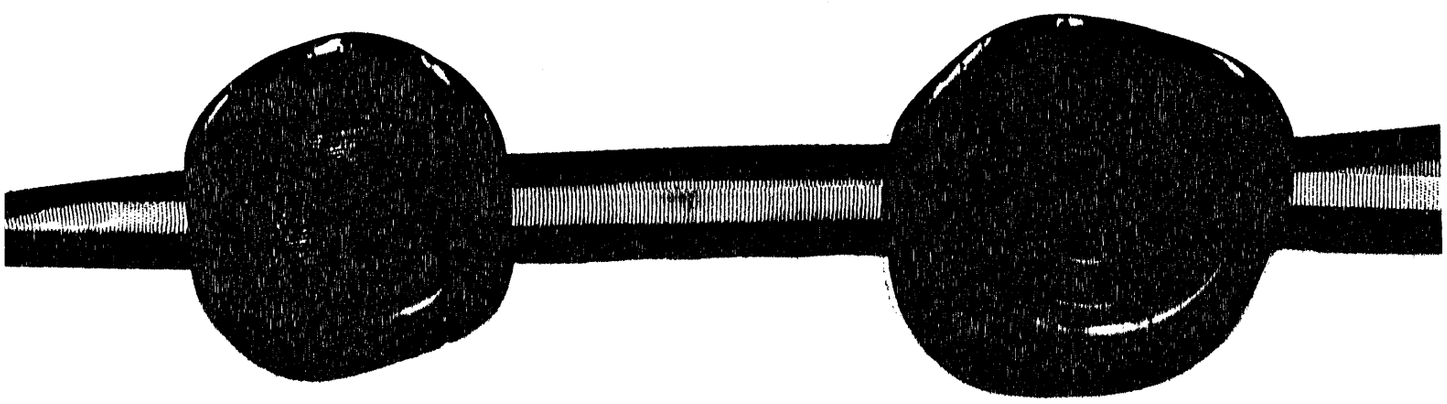
Feito em Brasília, aos 11 dias do mes de agosto de 1992, em dois exemplares, nos idiomas português, coreano e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de qualquer divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

Celso Lafer

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Chul-Soo Han

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DA COREIA



A N E X O

S E Ç Ã O A

Rota a serem operadas em ambas as direções pelas empresas aéreas designadas do Brasil;

Pontos de origem: pontos no Brasil

Pontos intermediários: - Los Angeles, São Francisco, Houston, Dallas

- Pontos na Nova Zelândia, Austrália, Canadá, América Latina

Pontos de destino: - Seul, Pusan

S E Ç Ã O B

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas aéreas designadas da República da Coréia;

Pontos de origem: pontos na República da Coréia

Pontos intermediários: - Los Angeles, São Francisco, Houston, Dallas

- Pontos na Nova Zelândia, Austrália, Canadá, América Latina

Pontos de destino: - São Paulo, Rio de Janeiro

Nota: As empresas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes poderão, em todos ou quaisquer vôos, omitir escalas em qualquer dos pontos acima desde que os serviços acordados nas rotas comecem nos pontos de origem dos respectivos países.

브라질연방공화국 정부와 대한민국 정부간의
각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무에 관한 협정

브라질연방공화국 정부와 대한민국 정부(이하 "체약당사국"이라 한다) 는,

1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약의 당사국이며,

국제민간항공의 발전에 이바지할 것을 희망하고,

각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무를 개설하고 운영하기 위한 협정을 체결할 것을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조
정 의

문맥에 따라 달리 해석되지 아니하는 한, 이 협정의 목적상,

가. "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 말하며, 또한 협약 제90조의 규정에 의하여 채택된 부속서와 동 협약 제90조 및 제94조의 규정에 의한 부속서 또는 협약의 개정중 양 체약당사국에게 유효한 것을 포함한다.

나. "항공당국"이라 함은 브라질연방공화국의 경우에는 공군부장관, 대한민국의 경우에는 교통부장관을 말하며, 또는 쌍방의 경우에 있어서 동 당국에 의하여 현재 행사되는 기능을 수행하는 권한을 부여받은 개인 또는 기관을 말한다.

다. "지정항공사"라 함은 부속서에 규정된 노선상의 항공업무를 운영하기 위하여 제3조의 규정에 의하여 일방 체약당사국이 타방 체약당사국에 대한 서면통고에 의하여 지정하고 동 타방 체약당사국에 의하여 적절한 운항허가가 주어진 항공사를 말한다.

라. 어느 국가와 관련하여 "영역"이라 함은 협약 제2조에서 정한 의미를 말한다.

마. "항공업무", "국제항공업무", "항공사" 및 "비운수목적 착륙"이라 함은 협약 제96조에서 각각 정한 의미를 말한다.

바. 어느 항공기와 관련하여 "수송력"이라 함은 어느 노선의 전부 또는 일부에서의 동 항공기의 적재가능량을 말한다.

사. 합의된 업무와 관련하여 "수송력"이라 함은 동 업무에 사용되는 항공기의 수송력에, 일정기간 및 노선의 전부 또는 일부에 운항되는 동 항공기의 운항횟수를 곱한 것을 말한다.

아. "합의된 업무"라 함은 여객·화물 및 우편물의 개별 또는 복합 수송을 위한 특정노선에서의 항공업무를 말한다.

자. "특정노선"이라 함은 이 협정의 부속서에 규정된 노선중의 하나를 말한다.

차. "운임"이라 함은 여객 및 화물의 수송을 위하여 지불되는 요금과 그러한 요금이 적용되는 조건을 말하며, 대리점 및 기타 부수적 업무에 대한 요금과 조건을 포함하나 우편물의 운송에 대한 요금과 조건은 제외된다.

카. "부속서"라 함은 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제17조의 규정에 의하여 개정된 부속서를 말한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 이루며, 협정이라고 할 때에는 달리 명시적으로 규정하는 경우를 제외하고는 부속서를 포함한다.

타. "사용자 부과금"이라함은 공항, 항공운항 또는 항공안전설비 및 용역제공을 위하여 항공사에게 부과되는 요금을 말한다.

제 2 조
제권리의 부여

1. 각 체약당사국은 타방 체약당사국에 대하여 타방 체약당사국의 지정 항공사들이 부속서에 규정된 노선에서의 국제항공업무를 개설하고 운영할 수 있도록 이 협정에 규정된 권리를 부여한다.

2. 이 협정의 모든 규정에 따를 것을 조건으로, 각 체약당사국의 지정 항공사(들)는(은) 특정노선상의 합의된 업무를 운영함에 있어서 다음의 권리를 가진다.

가. 타방 체약당사국 영역에서의 무착륙 횡단비행

나. 타방 체약당사국 영역안에의 비운수목적 착륙

다. 부속서에 포함된 규정에 의하여 특정노선상 어느 지점에서의 여객·화물 및 우편물의 적재 및 하륙

3. 제2항의 어떠한 규정도 유상 또는 전세로 운송되고 타방 체약당사국의 영역안의 다른 지점을 목적지로 하는 여객·화물 또는 우편물을 타방 체약당사국의 영역안에서 적재할 수 있는 권리를 일방 체약당사국의 지정항공사들에 대하여 부여하는 것으로 보지 아니한다.

제 3 조
항공사의 지정

1. 각 체약당사국은 특정노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 타방 체약당사국에 대하여 1개 또는 복수항공사를 외교경로를 통하여 서면으로 지정할 권리를 가진다.

2. 그러한 지정통고를 받으면 타방 체약당사국은 제3항 및 제4항의 규정에 따를 것을 조건으로 동 지정항공사들에 대하여 지체없이 적절한 운항허가를 부여하여야 한다.

3. 일방 체약당사국의 항공당국은 타방 체약당사국의 지정항공사들에 대하여 국제항공업무의 운영에 관하여 동 항공당국이 협약의 규정에 따라서 통상적으로 그리고 합리적으로 적용하는 법령에 의하여 규정된 조건들을 동 항공사들이 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 체약당사국은 지정항공사들의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사들을 지정하는 체약당사국 또는 동 체약당사국의 국민에 속하고 있다고 확신하지 못하는 경우에는, 제2항에 규정된 항공사 지정의 수락 또는 운항 허가의 부여를 거부하거나 동 지정항공사들이 제2조에 규정된 권리를 행사하는데 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

5. 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 지정되고 허가된 항공사들은 수송력이 제9조의 규정에 의하여 규제되고 제10조의 규정에 의하여 설정된 운임이 동 업무에 대하여 유효하게 된 경우, 합의된 업무의 운영을 시작할 수 있다.

제 4 조
제 권리의 취소 및 정지

1. 각 체약당사국은 다음의 경우 운항허가를 취소하거나 타방 체약당사국에 의하여 지정된 항공사들이 제2조에 규정된 권리를 행사하는 것을 정지하거나 이러한 권리행사에 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

가. 항공사들의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사들을 지정하는 체약당사국 또는 체약당사국의 국민에게 속하고 있다고 확신하지 못하는 경우

나. 동 항공사들이 그러한 권리를 부여하는 체약당사국의 법령을 준수하지 못하는 경우

다. 동 항공사들이 달리 이 협정의 규정을 준수하지 못하는 경우

2. 제1항에 규정된 취소·정지 또는 조건의 부과를 위한 즉각적인 조치가 더이상의 법령침해를 방지하지 위하여 필요불가결하지 아니하는 한, 그러한 권리는 타방 체약당사국과 협의한 후에만 행사되어야 한다.

제 5 조
관세 및 유사부과금

1. 체약당사국의 지정항공사들에 의하여 국제업무에 운항되는 항공기와 동 항공기에 적재된 정규장비, 부품, 연료·윤활유의 공급 및 항공기 저장품(식품·음료 및 담배를 포함한다)은 각 체약당사국의 유효한 법령에 의하여 타방 체약당사국의 영역에 반입되는 경우, 동 장비와 공급품이 재반출시까지 항공기에 적재되어 있는 한 모든 관세·검사료 및 기타 유사한 부과금으로부터 면제된다.

2. 제공된 용역에 상응하는 부담을 제외하고는, 다음 각호의 경우에도 각 체약당사국의 유효한 법령에 의하여 동 관세·검사료 및 기타 유사 부과금이 면제된다.

가. 일방 체약당사국의 영역안에서 동 체약당사국의 권한있는 당국이 설정한 범위안에서, 합의된 업무에 사용되는 타방 체약당사국의 항공기에 사용될 목적으로 적재되는 항공기 저장품

나. 합의된 업무에 사용되는 타방 체약당사국 지정항공사들의 항공기의 정비 및 보수를 위하여 일방 체약당사국의 영역으로 반입되는 부품

다. 타방 체약당사국의 지정항공사들에 의하여 합의된 업무에 운항되는 항공기에 공급되는 연료 및 윤활유, 이 경우 동 공급품이 적재된 체약당사국의 영역 상공의 여행구간에 사용되는 경우도 포함된다.

가호·나호 및 다호에 규정된 물품은 세관의 검사 또는 통제하에 둘 것을 요구할 수 있다.

3. 각 체약당사국의 항공기상에 보유하고 있는 정규항공장비, 물품 및 공급품은 타방 체약당사국 세관당국의 허가가 있는 경우에만 동 체약당사국의 영역안에 하륙될 수 있다. 그러한 경우 동 물품들은 재반출되거나 세관규정에 따라 달리 처분될 때까지 동 세관당국의 감시하에 둘 수 있다.

4. 일방 체약당사국의 영역을 단순통과하는 여객·수화물 및 화물은 단순경유 목적을 위하여 마련된 공항내 지역을 이탈하지 아니하는 경우 간소화된 규제를 받는다. 단순통과하는 수화물 및 화물은 관세와 기타 유사세금으로부터 면제된다.

제 6 조
법령의 적용

1. 국제항행에 종사하는 항공기의 자국영역에의 출입국 또는 자국영역 상공의 비행을 규율하는 일방 체약당사국의 법령은 타방 체약당사국의 지정 항공사들의 항공기에 적용되며, 그러한 항공기는 전기 체약당사국의 영역에의 입국 또는 출국시 그리고 체류중 동 법령을 준수하여야 한다.

2. 여객·승무원·화물 또는 우편물의 자국영역에의 입국·체류·통과 또는 출국을 규율하는 출입국·이민·세관·통화·의료 및 검역조치의 절차와 같은 일방 체약당사국의 법령은 타방 체약당사국의 지정항공사들의 항공기가 전기 체약당사국 영역안에 있는 동안 동 항공기에 의하여 운송되는 여객·승무원·화물 또는 우편물에 적용된다.

제 7 조
상업적 활동

각 체약당사국의 지정항공사들은 타방 체약당사국의 영역안에 대표 사무소를 설치할 권리를 가진다. 동 대표사무소는 상업·운영 및 기술직원을 도입·유지할 수 있다. 대표사무소·대표 및 직원은 동 타방 체약당사국의 영역안에서 유효한 법령에 의하여 설치된다. 각 항공사는 항공수송을 판매할 권리를 가지며 어느 누구도 그 국가의 통화로 또는 국내법령에 따를 것을 조건으로 그밖의 다른 국가의 자유태환성통화로 자유로이 그와 같은 수송을 구매할 수 있다.

제 8 조
증명서 및 면허증의 인정

1. 일방 체약당사국이 발급하였거나 유효하다고 인정한 감항증명서·자격증명서 및 면허증은 그 유효기간동안 타방 체약당사국에 의하여 유효한 것으로 인정된다.

2. 그러나, 각 체약당사국은 타방 체약당사국 또는 기타 어떠한 국가가 자국 국민에게 부여하였거나 자국 국민을 위하여 유효하다고 인정한 자격증명서 및 면허증을 자국영역 상공의 비행목적상 유효한 것으로 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

제 9 조
수송력 규정

1. 체약당사국의 지정항공사들은 특정노선상에서 합의된 업무를 운영함에 있어서 공정하고 균등한 기회를 가진다.

2. 각 체약당사국의 지정항공사들은 합의된 업무를 운영함에 있어서 타방 체약당사국의 지정항공사들이 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는 업무에 부당한 영향을 미치지 아니하도록 타방 체약당사국의 이익을 고려하여야 한다.

3. 특정노선상에 있어서 일방 체약당사국의 지정항공사들이 제공하는 수송력과 타방 체약당사국의 지정항공사들이 제공하는 수송력은 동 노선에서의 항공수송에 대한 공공의 요구와 합당한 관계를 유지하여야 한다.

4. 일방 체약당사국의 지정항공사들에 의하여 제공되는 합의된 업무는 동 항공사들을 지정하는 체약당사국의 영역을 출발지점 또는 목적지점으로 하는 현행 및 예측되는 운송수요에 적합한 수송력을 합리적인 적재율로 공급하는 것을 일차적 목표로 하여야 한다. 타방 체약당사국의 영역안에서 적재되거나 하륙되는 것으로서 동 항공사들을 지정한 국가외의 다른 국가의 영역안에 있는 특정노선상의 제 지점을 목적지점이나 출발지점으로 하는 운송은 부차적인 것으로 삼아야 한다. 특정노선상 타방 체약당사국의 영역안에 위치한 제 지점과 제3국내의 제 지점간을 운송하는 동 항공사들의 권리는 국제항공운수의 질서있는 발달에 부합하도록 행사되어야 하며, 수송력은 다음사항과 연계되어야 한다.

가. 항공사들을 지정하는 체약당사국의 영역을 목적지와 출발지로 하는 운송수요

나. 합의된 업무가 통과하는 지역의 지방적·지역적 항공업무를 고려한 동 지역의 운송수요

다. 직통항공 운항수요

5. 특정노선상에 제공되는 수송력은 양 항공당국에 의하여 수시로 공동결정되는 것으로 한다.

제 10 조
운 임

1. 모든 합의된 업무에 관한 운임은 운영비, 적정이윤, 업무의 특징 및 특정노선의 일정구간에서의 기타 항공기의 운임을 포함한 모든 관련 요소를 적절히 고려하여 합리적 수준에서 결정되어야 한다.

2. 운임은 다음 규정에 따라 결정되어야 한다.

가. 제1항에 규정된 운임은 동 운임과 관련하여 적용되는 대리점 수수료의 비율과 함께 가능한 한 관련 지정항공사들간에 각각의 특정노선 및 구간에 관하여 합의되어야 하며, 그러한 합의는 가능한 한 국제항공운수협회의 운임 결정기구를 통하여 이루어져야 한다.

나. 상기와 같이 합의된 운임은 동 운임 시행예정일부터 최소한 90일 이전에 양 체약당사국의 항공당국에 승인을 위하여 제출되어야 한다. 특별한 경우에 동 기간은 상기 당국간의 합의에 의하여 단축될 수 있다.

다. 동 승인은 명시적으로 부여된다. 양 항공당국중 어느 일방도, 제2항 나호의 규정에 의하여, 운임의 제출일부터 30일내에 불승인을 표명하지 아니하는 경우 동 운임은 승인된 것으로 본다. 제2항 나호의 규정에 의하여 제출기간이 단축되는 경우, 양 항공당국은 불승인 통고기간을 30일이내로 하는데 합의할 수 있다.

라. 제2항 가호의 규정에 의하여 운임이 합의되지 못하는 경우 또는 일방 체약당사국의 항공당국이 제2항 다호의 규정에 의하여 동 규정에 의한 기간동안 타방 체약당사국의 항공당국에 대하여 합의된 운임의 불승인을 통고하는 경우 양체약당사국의 항공당국은 상호합의에 의하여 운임을 결정하도록 노력하여야 한다.

마. 일방 체약당사국의 항공당국이 제2항 나호의 규정에 의하여 그들에게 제출된 운임이나 제2항 라호에 의한 운임의 결정에 합의하지 못하는 경우, 동 분쟁은 제15조의 규정에 의하여 해결되어야 한다.

바. 이조의 규정에 따라 설정된 운임은 새 운임이 설정될 때까지 유효하다. 그러나 운임은 이항으로 인하여 효력종료일이후 12월이상 기간동안 효력이 연장되지는 아니한다.

제 11 조
수입의 송금

각 체약당사국은 타방 체약당사국의 지정항공사들에 대하여 여객·우편물 및 화물의 수송과 관련하여 항공사들이 유효한 외환관리규정에 의하여 전기 체약당사국 영역안에서 취득한 수입중 경비 초과분을 송금할 권리를 부여한다.

제 12 조
사용자 부과금

1. 일방 체약당사국의 영역안에서 공항 및 여타 항공시설의 사용에 대하여 타방 체약당사국 지정항공사의 항공기에 부과되는 요금은 유사한 국제항공업무에 종사하는 전기 체약당사국의 국내항공사의 항공기에 부과되는 것보다 높아서는 아니된다.

2. 각 체약당사국은 각 당사국의 권한있는 부과당국과 용역 및 시설을 사용하는 지정항공사간, 실행가능한 경우에는 항공사의 대표기관을 통한 협의를 장려하여야 한다.

제 13 조
통계자료의 교환

일방 체약당사국의 항공당국은 타방 체약당사국 항공당국의 요청이 있을 경우, 전기 체약당사국의 지정항공사들이 합의된 업무를 위하여 제공하는 수송력 검토를 위하여 합리적으로 요구되는 정기 또는 기타 통계자료를 타방 체약당사국의 항공당국에 제공하여야 한다. 그러한 자료는 합의된 업무를 위하여 동 항공사들이 수행하는 운송량을 결정하기 위하여 필요한 모든 정보와 그러한 운송의 출발 및 기착지점을 포함하여야 한다.

제 14 조
협 의

1. 체약당사국의 항공당국은 긴밀한 협조의 정신하에 이 협정 규정의 시행과 만족스런 이행을 확보하거나 그와 관련된 모든 문제에 관한 논의를 위하여 수시로 협의한다.

2. 그와 같은 협의는 체약당사국간에 달리 합의되지 아니하는 경우 요구를 접수한 날부터 60일이내 개시하여야 한다.

제 15 조
분쟁의 해결

1. 이 협정의 해석이나 적용과 관련하여 체약당사국들간에 어떠한 분쟁이 발생하는 경우, 체약당사국들은 우선 협의에 의하여 해결하도록 노력하여야 한다.

2. 협상에 의하여 해결에 이르지 못하는 경우 체약당사국들은 분쟁을 어떤 개인 또는 기관에 결정을 위하여 회부하기로 합의할 수 있다. 체약당사국들이 그와 같이 합의하지 아니하는 경우 분쟁은 일방 체약당사국의

요청으로 동 분쟁을 해결하기 위하여 3인의 중재인으로 구성된 중재재판소에 회부할 수 있으며, 중재인은 체약당사국이 각각 1인을 지명하고, 제3의 중재인은 상기 지명된 2인에 의해서 지명된다. 각 체약당사국은 일방 체약당사국이 타방 체약당사국으로부터 외교경로를 통하여 분쟁중재를 요구하는 통고를 접수한 날부터 60일의 기간내에 중재인을 지명하며 제3의 중재인은 그후 60일의 기간내에 임명한다. 각 체약당사국이 규정된 기간내 중재인을 지명하지 아니하거나, 제3의 중재인이 규정된 기간내 임명되지 아니하는 경우 국제민간항공기구 이사회의장은 각 체약당사국의 요구에 따라 필요한 1인 또는 수인의 중재인을 지명한다. 그와 같은 경우 제3의 중재인은 제3국 국민이어야 하며 중재재판소장으로 행동한다.

3. 체약당사국은 제2항에 의하여 내려진 잠정적 권고를 포함하여 주어진 어떠한 결정도 이행하도록 한다.

제 16 조
안 전

1. 국제법상의 권리와 의무에 부합하여 체약당사국들은 불법적인 간섭 행위로부터 민간항공의 안전을 상호 보호할 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 체약당사국은, 국제법상의 권리와 의무의 일반성을 제한하지 아니하면서, 특히 1963년 9월 14일 도꾜에서 서명된 항공기상에서 행한 범죄 및 기타 특정행위에 관한 협약, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약, 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 민간항공의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약, 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서 또는 양 체약당사국이 당사국이 될 항공안전에 관한 협약의 제규정에 따라 행동하여야 한다.

2. 체약당사국들은 민간항공기의 불법납치 행위와 여객·승무원·항공기·공항 및 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위와 민간항공안전에 대한 모든 위협을 방지하기 위하여 요청을 받는 즉시 상호 모든 필요한 지원을 제공하여야 한다.

3. 체약당사국들은 그들 상호관계에 있어서 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 국제민간항공협약의 부속서들로 지정된 항공안전조항이 체약당사국에 적용 가능한 한 동 안전조항에 따라 행동하여야 한다. 또한, 체약당사국들은 자국 등록의 항공기 운항자 또는 주 영업소나 항구적 주소가 자국 영역안에 있는 항공기 운항자 및 자국 영역안의 공항운영자가 그러한 항공안전조항에 따라 행동하도록 요구하여야 한다.

4. 각 체약당사국은 타방 체약당사국이 자국 영역으로의 출입국 또는 체류를 위하여 요구하는 제3항에 규정된 항공안전조항을 상기 항공기 운항자가 준수하도록 요구할 수 있다는데 합의한다. 각 체약당사국은 탑승 또는 적재 이전 및 탑승 또는 적재중, 항공기를 보호하고, 여객, 승무원, 소지품, 수화물, 화물 및 항공기 저장품을 검사하기 위하여 자국 영역안에서 타당한 조치가 효과적으로 취하여지도록 보장하여야 한다. 또한 각 체약당사국은 타방 체약당사국이 특정위협에 대처하기 위하여 합리적인 특별안전조치를 요구할 경우 호의적인 고려를 하여야 한다.

5. 민간항공기의 불법납치사건이나 그러한 사건의 위협 또는 그러한 항공기·여객 및 승무원, 공항 또는 항공운항시설에 대한 기타 불법행위가 발생할 경우, 체약당사국들은 그러한 사고 또는 위협을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치를 용이하게 함으로써 상호 지원하여야 한다.

제 17 조
개 정

1. 체약당사국들에 의하여 합의된 이 협정의 개정은 모든 필요한 국내 절차가 양 체약당사국에 의하여 완료되었음을 나타내는 외교각서의 교환으로 결정된 날에 발효된다.

2. 이 협정부속서의 개정에 관해서는 항공 당국간에 합의되며 외교각서 교환에 의한 확인으로써 발효된다.

3. 항공운수에 관한 일반 다자간 협약이나 협정이 양 체약당사국에 있어서 발효될 경우, 이 협정은 그러한 협약이나 협정의 규정에 합치되도록 개정되어야 한다.

제 18 조
종 료

일방 체약당사국은 언제든지 외교경로를 통하여 서면으로 이 협정을 종료하는 결정을 타방 체약당사국에 통고할 수 있다. 그러한 통고는 국제민간항공기구에 동시에 전달되어야 한다. 그러한 경우, 이 협정은 타방 체약당사국이 통고를 접수한 날부터 12월이 경과하기 이전에 합의에 의하여 협정종료 통고가 철회되지 아니하는 한, 동 기간 경과후에 종료된다. 타방 체약당사국에 의한 접수의 확인이 없는 경우, 동 통고는 국제민간항공기구가 통고를 접수한 날부터 14일후에 접수된 것으로 본다.

제 19 조
등 록

이 협정과 이 협정의 모든 개정은 국제민간항공기구에 등록되어야 한다.

제 20 조
발 효

이 협정은 양 체약당사국이 외교경로를 통하여 이 협정의 발효를 위하여 필요한 국내법적 절차를 완료하였음을 상호 통고하는 날부터 발효한다.

이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당하게 권한을 위임받아, 이 협정에 서명하였다.

1992년 8월 11 일 브라질리아 에서 동등하게 정본인 포르투갈어·한국어 및 영어로 각 2부씩 작성하였다. 해석상 상위가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

Celso Lafer
브라질연방공화국 정부를 위하여

Chul-Soo Han
대한민국 정부를 위하여

부 속 서

제 1 부

브라질의 지정항공사들이 양방향으로 운항할 노선

출발지점: 브라질내 제지점

중간지점: - 로스앤젤레스 · 샌프란시스코 · 휴스톤 · 달라스

- 뉴질랜드 · 오스트레일리아 · 캐나다 · 라틴아메리카내 제지점

목적지점: 서울 · 부산

제 2 부

대한민국의 지정항공사들이 양방향으로 운항할 노선

출발지점: 대한민국내 제지점

중간지점: - 로스앤젤레스 · 샌프란시스코 · 휴스톤 · 달라스

- 뉴질랜드 · 오스트레일리아 · 캐나다 · 라틴아메리카내 제지점

목적지점: 사웅파울로 · 리오데자네이로

주

양 체약당사국의 지정항공사들은 동 노선상의 합의된 업무가 각자의 영역안에 있는 출발지점에서 시작할 경우 모든 또는 일부 비행구간중 상기 어느 중간 지점에서 착륙을 생략할 수 있다.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Korea
(hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation,

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

Have agreed as follows;

ARTICLE 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires;

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as these annexes and amendments have been effective for both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Korea, the Minister of Transportation and in the case of the Federative Republic of Brazil, the Minister of Aeronautics or in both cases any other person or body authorized to perform the functions exercised at present by the said authorities;

c) the term "designated airline" means any airline which one Contracting Party has designated, by written notification to the other Contracting Party, for the operation of air services on the routes specified in the Annex of this Agreement, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the term "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

g) the term "capacity" in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;

h) the term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

i) the term "specified route" means one of the routes specified in the Annex to this Agreement;

j) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

k) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise explicitly provided; and

l) the term "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 rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate scheduled international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:

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

b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

c) to take up and put down passengers, cargo and mail at any point on the specified routes subject to the provisions contained in Annex.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the rights of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3
Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designations, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines, or to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in its nationals.

5. The airlines designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article may begin to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 9 of this Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement are in force in respect of those services.

ARTICLE 4
Revocation and Suspension of Rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airlines designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in nationals of such Contracting Party; or

b) in case of failure by those airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

c) in case the airlines otherwise fail to comply with the provisions of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised by each Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

Customs Duties and other Similar Charges

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of the Contracting Parties, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and other similar charges in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in the agreed services of the other Contracting Party;

b) spare parts brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when those supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and taxes, customs duties included.

ARTICLE 6

Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of an aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from, and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in, transit through or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, of emigration and immigration, customs, currency, medical and quarantine measures, shall be applied to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE 7
Commercial Activities

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party. Those representative offices may bring in and maintain commercial operational and technical staff. The representative offices, representatives and staff shall be established in accordance with the laws and regulations in force in the territory of that other Contracting Party. Each airline shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that country or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

ARTICLE 8
Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 9
Capacity Regulations

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

3. On any specified route the capacity provided by the designated airlines of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airlines of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

4. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airlines shall be of supplementary character. The right of such airlines to carry traffic between points of the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;

b) the traffic demand existing in the areas through which the agreed services pass, taking account of local and regional air services; and

c) the requirements of through airline operation.

5. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by both aeronautical authorities.

ARTICLE 10

Tariffs

1. The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of services and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

a) the tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association;

b) the tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities;

c) this approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 2(b) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2(b), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days;

d) if a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2(a) of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 2(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2(c) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall try to determine the tariff by mutual agreement;

e) if the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 2(b) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 2(d) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 14
Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of 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 or to discussing on any problem related thereto.

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

ARTICLE 15
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 16

Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or any other Convention on Aviation Security to which both Contracting Parties shall become members.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and they shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft 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.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within their territories to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 17
Amendment

1. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect 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.

2. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

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

ARTICLE 18
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement 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 19
Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date when both Contracting Parties, through diplomatic channels, notify each other that they have completed internal legal procedures necessary for its entry into force.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Government, have signed this agreement.

Done at Brasília on this 11th day of August in duplicate in the Portuguese, Korean and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Celso Lafer
FOR THE GOVERNMENT OF THE
FEDERATIVE REPUBLIC
OF BRAZIL

Chul-Soo Han
FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF KOREA

ANNEX

SECTION A

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of Brazil;

Points of Origin: Points in Brazil

Intermediate Points:
- Los Angeles, San Francisco, Houston, Dallas
- Points in New Zealand, Australia, Canada, Latin America

Points of Destination:
- Seoul, Pusan

SECTION B

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Republic of Korea;

Points of Origin: Points in the Republic of Korea

Intermediate Points:
- Los Angeles, San Francisco, Houston, Dallas
- Points in New Zealand, Australia, Canada, Latin America

Points of Destination:
- São Paulo, Rio de Janeiro

Note

The designated airlines of both Contracting Parties may, on all or any flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin at the points of origin in the respective countries.