ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DE HONG KONG RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo de Hong Kong
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Desejando firmar um Acordo com o objetivo de proporcionar a base para serviços aéreos entre Brasil e Hong Kong,

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para os fins deste Acordo, a menos que o contexto exija de outra maneira:

a) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso de Hong Kong, o Diretor de Aviação Civil, e, no caso do Brasil, o Ministro da Aeronáutica, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas ou funções similares;

b) o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada conforme o Artigo 4 deste Acordo;

c) o termo "área", em relação a Hong Kong inclui a Ilha de Hong Kong, Kowloon e os Novos Territórios e, em relação ao Brasil, tem o significado atribuído a "território" no Artigo 2 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

d) os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados atribuídos a eles, respectivamente, no Artigo 96 da referida Convenção;

e) o termo "este Acordo" significa este Acordo, o Anexo a este, e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

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

g) o termo "rota especificada" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

h) o termo "tarifa" significa um ou mais dos seguintes:

i) a tarifa de passageiros cobrada por uma empresa aérea para o transporte de passageiros e sua bagagem nos serviços aéreos e as taxas e condições aplicáveis aos serviços conexos a tal transporte;

ii) o frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto mala postal) nos serviços aéreos;

iii) as condições regendo a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa de passageiros ou frete, incluindo quaisquer vantagens vinculadas à tarifa de passageiros ou ao frete;

iv) o valor da comissão paga por uma empresa aérea a um agente, relativa aos bilhetes vendidos e aos conhecimentos aéreos preenchidos por aquele agente para transporte nos serviços aéreos.

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

ARTIGO 2

Dispositivos da Convenção de Chicago Aplicáveis aos Serviços Aéreos Internacionais

Ao implementar este Acordo, as Partes Contratantes agirão conforme os dispositivos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, incluindo os Anexos e quaisquer emendas à Convenção ou a seus Anexos que se apliquem a ambas as Partes Contratantes, na medida em que esses dispositivos sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

ARTIGO 3

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos relativos a seus serviços aéreos internacionais:

a) o direito de sobrevoar sua área;

b) o direito de pousar na sua área, para fins não-comerciais.

2. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos em seguida especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiverem operando um serviço acordado numa rota especificada, as empresas aéreas de cada Parte Contratante gozarão, além dos direitos especificados no parágrafo 1 deste Artigo, do direito de pousar na área da outra Parte Contratante nos pontos determinados para aquela rota, conforme o Anexo a este Acordo.

3. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, num ponto da área da outra Parte Contratante, passageiros e carga, incluindo mala postal, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto na área da outra Parte Contratante.

4. Se devido a conflitos armados, distúrbios ou manifestações políticas, ou circunstâncias especiais e incomuns, uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante estiver incapacitada de operar um serviço na sua rota normal, a outra Parte Contratante envidará seus melhores esforços para facilitar a operação continuada de tais serviços, por intermédio de ajustes adequados e temporários de rotas.

ARTIGO 4

Designação e Autorização de Empresas Aéreas

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante uma ou mais empresas aéreas, com a finalidade de operar os serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar tais designações.

2. Ao receber tal designação, a outra Parte Contratante concederá, sujeito aos dispositivos dos parágrafos 3 e 4 deste Artigo, sem demora, as autorizações operacionais à empresa aérea ou empresas aéreas designadas.

3. a) O Governo de Hong Kong terá o direito de recusar conceder autorizações operacionais referidas no parágrafo 2 deste Artigo, ou impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício, por uma empresa aérea designada, dos direitos especificados no Artigo 3 parágrafo 2 deste Acordo, no caso em que não esteja convencido que parte substancial da propriedade e o controle efetivo daquela empresa aérea pertençam ao Governo da República Federativa do Brasil ou a seus nacionais.

b) O Governo da República Federativa do Brasil terá o direito de recusar conceder as autorizações operacionais referidas no parágrafo 2 deste Artigo, ou impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício, por uma empresa aérea designada, dos direitos especificados no Artigo 3 parágrafo 2, no caso em que não esteja convencido que aquela empresa aérea seja incorporada como sociedade anônima e tenha sua sede principal de negócios em Hong Kong.

4. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante demonstre que está habilitada, para atender às condições determinadas segundo leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.

5. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada, ela pode iniciar a operação dos serviços acordados, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 5

Revogação ou Suspensão de Autorização Operacional

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar ou suspender uma autorização operacional, para o exercício dos direitos especificados no Artigo 3 parágrafo 2 por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício desses direitos:

a) i) No caso do Governo de Hong Kong, em qualquer circunstância em que não esteja convencido que parte substancial da propriedade e o controle efetivo daquela empresa aérea pertençam ao Governo da República Federativa do Brasil ou a seus nacionais;

ii) No caso do Governo da República Federativa do Brasil, em qualquer circunstância em que não esteja convencido que aquela empresa aérea seja incorporada como sociedade anônima e tenha sua sede principal de negócios em Hong Kong; ou

b) no caso em que aquela empresa aérea deixe de cumprir as leis e regulamentos da Parte Contratante que concede aqueles direitos; ou

c) se aquela empresa aérea de outra maneira deixa de operar conforme as condições estabelecidas segundo este Acordo.

2. A menos que seja essencial a imediata revogação ou suspensão da autorização operacional mencionada no parágrafo 1 deste Artigo, ou a imposição de condições nele incluídas, para prevenir violações posteriores de leis ou regulamentos, tal direito será exercido somente após consulta com a outra Parte Contratante.

ARTIGO 6
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à admissão ou à saída de sua área de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional, ou à operação e à navegação de tais aeronaves enquanto em sua área, serão aplicados às aeronaves da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante sem distinção quanto à nacionalidade, e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada, saída, ou durante sua permanência na área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à admissão ou à saída de sua área de passageiros, tripulações, carga ou mala postal, tais como regulamentos relativos a entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulações, carga e mala postal da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante na entrada, saída ou durante sua permanência na área da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e dos regulamentos referidos neste Artigo à empresa aérea ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não dará tratamento mais favorável a suas próprias empresa aéreas.

ARTIGO 7

Reconhecimento de Certificados e Licenças

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados e licenças sejam emitidos ou convalidados mediante, e em conformidade com, os padrões estabelecidos segundo a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

ARTIGO 8

Princípios Regendo a Operação
dos Serviços Acordados

1. Haverá oportunidade justa e igual para as empresas aéreas designadas das 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 pelas últimas no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados proporcionados pelas empresas aéreas das Partes Contratantes terão como característica uma relação estrita com as necessidades do público para transporte nas rotas especificadas e terão como objetivo primário a provisão, com base em razoáveis coeficientes de aproveitamento ("load factor"), de capacidade adequada para atender às necessidades atuais e as razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, originados na ou destinados à área da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea. Provisão para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, ambos embarcados em pontos outros nas rotas especificadas que não na área da Parte Contratante que designou a empresa aérea, será determinada de acordo com os princípios gerais de que a capacidade será relacionada com:

a) a demanda de tráfego de e para a área da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego da região através da qual passam os serviços acordados, levando em conta outros serviços estabelecidos pelas empresas aéreas dos Estados compreendidos naquela região;

c) os requisitos de operação direta da empresa aérea.

4. A capacidade a ser proporcionada nas rotas especificadas será a que for determinada juntamente, de tempos em tempos, pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 9
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, para o transporte entre Hong Kong e o Brasil, serão aquelas aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e serão estabelecidas em nível razoável, levando-se em consideração todos os fatores pertinentes, incluindo custo de operação dos serviços acordados, interesse dos usuários, lucro razoável e tarifas de outras empresas aéreas operando em toda ou em qualquer parte da mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo poderão ser acordadas pelas empresas aéreas das Partes Contratantes que pretendam a aprovação das tarifas, as quais poderão consultar outras empresas aéreas operando em toda a rota ou em parte da mesma, antes de propor tais tarifas. Todavia, não será negado a uma empresa aérea designada propor, nem às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes aprovar qualquer tarifa, se aquela empresa aérea não conseguir obter a concordância da outra empresa aérea designada sobre tal tarifa, ou pelo fato de nenhuma outra empresa aérea designada estar operando na mesma rota. As referências neste e no parágrafo anterior a "mesma rota" dizem respeito à rota operada, não à rota especificada.

3. Qualquer tarifa proposta para o transporte entre Hong Kong e Brasil será registrada com as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pela empresa aérea ou empresas aéreas pretendendo sua aprovação, de tal forma que as autoridades aeronáuticas possam separadamente requerer o detalhamento dos ítens especificados na alínea h do Artigo 1 deste Acordo. A tarifa será registrada no mínimo 60 (sessenta) dias (ou num período menor como as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes possam acordar) antes da data proposta de efetivação. A tarifa proposta será considerada como tendo sido registrada com as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante, na data em que for recebida por aquela autoridade aeronáutica.

4. Qualquer tarifa proposta poderá ser aprovada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante a qualquer momento e, desde que tenha sido registrada em consonância com o parágrafo 3 deste Artigo, será considerada aprovada pelas autoridades aeronáuticas daquela Parte Contratante exceto se, dentro de 30 (trinta) dias (ou num período menor como as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes possam acordar) após a data do registro, as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante tenham informado às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, por escrito, a sua desaprovação à tarifa proposta.

5. Se uma nota de desaprovação for dada de acordo com as provisões do parágrafo 4 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes poderão determinar a tarifa em conjunto. Com este propósito, uma Parte Contratante poderá, dentro de 30 (trinta) dias da entrega da nota de desaprovação, solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, as quais serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias da data em que a outra Parte Contratante tiver recebido tal solicitação por escrito.

6. Se uma tarifa não for aprovada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante de acordo com o parágrafo 4 deste Artigo, e se as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não conseguirem determinar a tarifa em conjunto e de acordo com o parágrafo 5 deste Artigo, a divergência será resolvida conforme os dispositivos do Artigo 17 deste Acordo.

7. Sujeito ao parágrafo 8 deste Artigo, uma tarifa estabelecida de acordo com provisões deste Artigo permanecerá válida até que uma tarifa substituta tenha sido estabelecida.

8. Exceto com o acordo das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, e por um período que elas possam concordar, a validade de uma tarifa não será prorrogada em conseqüência do parágrafo 7 deste Artigo:

a) quando uma tarifa tenha uma data de término, por mais de 12 (doze) meses após aquela data;

b) quando uma tarifa não tenha data de término, por mais de 12 (doze) meses após a data na qual uma tarifa substituta for registrada com as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, por uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante.

9. a) As tarifas a serem cobradas pelas empresas aéreas de Hong Kong para transporte entre o Brasil e outro Estado serão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas do Brasil e, quando aprovado, do outro Estado. As tarifas a serem cobradas pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil para o transporte entre Hong Kong e um Estado que não o Brasil serão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas de Hong Kong e, quando aprovado, do outro Estado.

b) Uma tarifa não será aprovada para tal transporte, exceto se tiver sido registrada pela empresa aérea designada de uma Parte Contratante, que tenha solicitado aquela aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, de tal forma que as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante possam requerer a apresentação do detalhamento dos itens especificados na alínea h do Artigo 1 deste Acordo e no mínimo 90 (noventa) dias (ou num período menor com o qual as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante possam concordar, para um caso particular) antes da data proposta de efetivação.

c) As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão retirar a aprovação de qualquer tarifa aprovada para um transporte, dando um prazo de 90 (noventa) dias para a empresa aérea da outra Parte Contratante que esteja cobrando tal tarifa. Aquela empresa deixará de cobrar tal tarifa ao final daquele prazo.

ARTIGO 10
Direitos Alfandegários

1. Aeronaves operadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas aéreas designadas de uma Parte Contratante, seu equipamento regular, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, sobressalentes incluindo motores, suprimentos de bordo (incluindo mas não limitados a comida, bebidas e fumo), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, ficarão isentos pela outra Parte Contratante, na base de reciprocidade, de todas os direitos alfandegários, impostos e taxas semelhantes e encargos que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada, desde que tal equipamento regular e demais itens permaneçam a bordo da aeronave.

2. Equipamento regular, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, sobressalentes incluindo motores, suprimentos de bordo (incluindo mas não limitados a comida, bebidas e fumo), assim como bilhetes aéreos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa designada de uma Parte Contratante e material publicitário comum distribuído gratuitamente por aquela empresa aérea designada, introduzidos na área da outra Parte Contratante por ou sob a responsabilidade daquela empresa aérea designada ou colocados a bordo das aeronaves operadas por aquela empresa aérea designada, ficarão isentos pela outra Parte Contratante, na base de reciprocidade, de todos os direitos alfandegários, impostos e taxas semelhantes e encargos que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada, mesmo quando tal equipamento regular e demais itens venham a ser utilizados em qualquer parte de um vôo realizado sobre a área da outra Parte Contratante.

3. O equipamento regular e os demais itens citados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo poderão ficar sob a supervisão ou o controle das autoridades aduaneiras da outra Parte Contratante.

4. O equipamento regular e os demais itens citados no parágrafo 1 deste Artigo poderão ser desembarcados na área da outra Parte Contratante, com a autorização das autoridades aduaneiras daquela outra Parte Contratante. Nessas circunstâncias, tal equipamento regular e tais itens gozarão, na base de reciprocidade, das isenções estabelecidas no parágrafo 1 deste Artigo, até que venham a ser reexportados ou, de outra forma, utilizados de conformidade com os regulamentos aduaneiros. As autoridades aduaneiras daquela outra Parte Contratante poderão, entretanto, estabelecer que tal equipamento regular e tais itens fiquem sob sua supervisão até aquela ocasião.

5. As isenções estabelecidas neste Artigo serão também válidas quando uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante concluir entendimentos com uma outra empresa aérea ou empresas aéreas, com vistas ao empréstimo ou transferência, na área da outra Parte Contratante, do equipamento regular e dos outros itens mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, desde que aquela outra empresa aérea ou empresas aéreas desfrutem igualmente de tais isenções daquela outra Parte Contratante.

6. Bagagem e carga, em trânsito direto pela área de uma Parte Contratante, ficarão isentas dos direitos alfandegários, impostos e taxas semelhantes e encargos que não se baseiem no custo dos serviços prestados na chegada.

ARTIGO 11

Segurança da Aviação

1. Cada Parte Contratante reafirma que sua obrigação, perante a outra Parte Contratante de promover a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integrante deste Acordo. Cada Parte Contratante atuará, em particular, de conformidade com os dispositivos de segurança da aviação constantes 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 a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971.

2. Cada Parte Contratante receberá, mediante solicitação, toda a assistência necessária da outra Parte Contratante para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e facilidades de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com os dispositivos aplicáveis de segurança da aviação, estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional e designados como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944. Cada Parte Contratante exigirá que os operadores de aeronaves de suas matrículas ou operadores de aeronaves, tendo sua sede comercial principal ou domicílio em sua área, bem como as administrações de aeroportos na sua área, ajam de conformidade com os mencionados dispositivos de segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em que tais operadores de aeronaves possam ser requeridos a observar as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo, exigidas pela outra Parte Contratante em relação à entrada, saída, ou permanência na área daquela outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas dentro da sua área para proteger as aeronaves e inspecionar os passageiros, as tripulações, as bagagens de mão, as bagagens, a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento. Cada uma das Partes Contratantes dará, também, especial consideração a qualquer solicitação da outra Parte Contratante, com vista a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e suas tripulações, de aeroportos ou de facilidades e serviços de navegação aérea, cada Parte Contratante auxiliará a outra Parte Contratante, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas para pôr fim rápido e de forma segura a todo incidente ou ameaça de incidente.

ARTIGO 12

Fornecimento de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, dados estatísticos periódicos e outros, como se fizerem razoavelmente necessários, com o objetivo de estudar a capacidade oferecida nos serviços acordados pelas empresas aéreas designadas daquela Parte Contratante. Tais dados incluirão todas as informações necessárias para determinar o quantitativo do tráfego transportado por aquelas empresas aéreas nos serviços acordados e o tráfego originado ou destinado à área da outra Parte Contratante.

ARTIGO 13

Conversão e Remessa de Receitas

1. As empresas aéreas designadas de Hong Kong terão o direito de converter e remeter do Brasil para Hong Kong, a pedido, as receitas locais excedentes às somas desembolsadas no local. As empresas aéreas designadas do Brasil terão o direito de converter e remeter de Hong Kong para o Brasil, a pedido, as receitas locais excedentes às somas desembolsadas no local.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas sem restrição, à taxa de câmbio aplicável a essas transações e que esteja em vigor na época em que tais receitas forem apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto os normalmente cobrados pelos bancos na execução de tais conversão e remessa.

ARTIGO 14

Representação de Empresas Aéreas e Vendas

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, de trazer e manter, na área da outra Parte Contratante, aquelas pessoas de seus quadros administrativo, técnico, operacional e outros especialistas, que sejam necessários para a provisão do transporte aéreo.

2. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de proceder à comercialização do transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, diretamente ou através de agentes. As empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante terão o direito de comercializar e qualquer pessoa terá a liberdade para adquirir tal transporte, em moeda local ou em qualquer outra moeda livremente conversível.

ARTIGO 15

Tarifas Aeronáuticas

1. Uma Parte Contratante não cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas, que operam serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que se utilizam dos serviços e das facilidades proporcionadas por aquelas autoridades, quando factível por intermédio das organizações representativas das empresas aéreas. Propostas de alteração nas tarifas aeronáuticas deveriam ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, para permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Cada Parte Contratante, além disso, encorajará suas autoridades competentes e usuários a trocarem informações relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 16

Consultas

Cada Parte Contratante pode, a qualquer momento, solicitar consultas sobre implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo. Tais consultas, que podem ser realizadas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, terão início dentro de 60 (sessenta) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receber tal pedido por escrito, a menos que seja acordado de outra forma pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 17

Solução de Divergências

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, por negociação, uma solução para a divergência, esta poderá ser submetida a uma pessoa ou órgão como acordado por elas ou, a pedido de uma Parte Contratante, será submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:

a) dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Um nacional de um Estado que possa ser considerado como neutro em relação à divergência, o qual atuará como presidente do tribunal, será designado como o terceiro árbitro, mediante acordo entre os dois árbitros, dentro de 60 (sessenta) dias após a designação do segundo;

b) se dentro dos limites de prazo acima especificados qualquer designação não for feita, uma Parte Contratante poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional para fazer a necessária designação dentro de 30 (trinta) dias. Se o Presidente se considerar nacional de um Estado que não pode ser tido como neutro em relação à divergência, o Vice-Presidente que se seguir na hierarquia, que não seja desqualificado pelo mesmo motivo, fará a designação.

3. Exceto como estabelecido a seguir neste Artigo ou se acordado de outra forma pelas Partes Contratantes, o tribunal determinará os limites da sua jurisdição e estabelecerá seu próprio procedimento. Por orientação do tribunal, ou por solicitação de uma Parte Contratante, uma reunião, para determinar os pontos exatos a serem arbitrados e os procedimentos especificos a serem seguidos, será realizada em um período não superior a 30 (trinta) dias depois que o tribunal estiver totalmente constituído.

4. Exceto se acordado de outra forma pelas Partes Contratantes ou determinado pelo tribunal, cada Parte Contratante submeterá um memorando dentro de 45 (quarenta e cinco) dias depois que o tribunal estiver totalmente constituído. As réplicas deverão ser apresentadas até 60 (sessenta) dias mais tarde. O tribunal realizará uma audiência por solicitação de uma Parte Contratante ou, a seu arbítrio, dentro de 30 (trinta) dias depois de ter vencido o prazo para réplicas.

5. O tribunal procurará dar uma decisão por escrito dentro de 30 (trinta) dias depois da conclusão da audiência ou, se nenhuma audiência tiver sido realizada, depois da data em que as réplicas tiverem sido apresentadas. A decisão será tomada por maioria de votos.

6. Uma Parte Contratante poderá apresentar um pedido de esclarecimento sobre a decisão dentro de 15 (quinze) dias após o seu recebimento e tal esclarecimento será emitido dentro de 15 (quinze) dias após tal pedido.

7. A decisão do tribunal será acatada pelas Partes Contratantes.

8. Cada Parte Contratante custeará as despesas do árbitro que designar. As outras despesas do tribunal serão divididas igualmente pelas Partes Contratantes, incluindo quaisquer despesas realizadas pelo Presidente ou Vice-Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, em decorrência dos procedimentos no parágrafo 2, alínea b, deste Artigo.

ARTIGO 18
Emenda

Qualquer emenda a este Acordo, incluindo qualquer emenda que possa ser necessária devido a qualquer convenção multilateral, que venha a ser aplicada no futuro por ambas as Partes Contratantes, será acordada pelas Partes Contratantes, e entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas por escrito entre as Partes Contratantes, indicando que todos os procedimentos necessários foram por elas concluídos.

ARTIGO 19
Denúncia

Uma Parte Contratante poderá, a qualquer momento, notificar por escrito à outra Parte Contratante sua decisão de denunciar este Acordo. Este Acordo deixará de vigorar à meia-noite (no local do recebimento da notificação) imediatamente antes de se completar o primeiro ano da data do recebimento de tal notificação pela outra Parte Contratante, a menos que tal nota seja retirada de comum acordo, antes de expirar esse prazo.

ARTIGO 20
Registro na Organização de
Aviação Civil Internacional

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21

Entrada em Vigor

Este Acordo será aplicado provisoriamente a partir da data da assinatura e entrará em vigor logo que as Partes Contratantes forem mutuamente notificadas, por escrito, de que todos os procedimentos necessários tenham sido concluídos.

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

Feito em duplicata, em Hong Kong, aos 6 dias do mês de setembro de 1991, nos idiomas português e inglês, ambos os textos sendo igualmente válidos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

PELO GOVERNO DE HONG KONG

A N E X O

Quadro de Rotas

Seção 1

Rotas a serem operadas pela empresa aérea ou empresas aéreas designadas por Hong Kong:

Hong Kong - pontos intermediários - pontos no Brasil - pontos além.

Notas:

1. Os pontos a serem servidos nas rotas acima especificadas deverão ser determinados de comum acordo pelas Partes Contratantes.

2. A empresa aérea ou as empresas aéreas designadas por Hong Kong poderão, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas, e poderão servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em Hong Kong.

3. Nenhum tráfego poderá ser embarcado em um ponto intermediário ou em um ponto além, e desembarcado em escalas no Brasil, ou vice-versa, exceto como venha a ser mutuamente acordado, de tempos em tempos, pelas Partes Contratantes.

4. Nenhum ponto no território principal da China poderá ser usado como ponto intermediário ou ponto além.

Seção 2

Rotas a serem operadas pela empresa aérea ou empresas aéreas designadas pelo Brasil.

Pontos no Brasil - pontos intermediários - Hong Kong - pontos além.

Notas:

1. Os pontos a serem servidos nas rotas acima especificadas deverão ser determinados de comum acordo pelas Partes Contratantes.

2. A empresa aérea ou as empresas aéreas designadas pelo Brasil poderão, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas, e poderão servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em pontos no Brasil.

3. Nenhum tráfego poderá ser embarcado em um ponto intermediário ou em um ponto além, e desembarcado em Hong Kong, ou vice-versa, exceto como venha a ser mutuamente acordado, de tempos em tempos, pelas Partes Contratantes.

4. Nenhum ponto no território principal da China poderá ser usado como ponto intermediário ou ponto além.

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
AND THE GOVERNMENT OF HONG KONG
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Hong Kong,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Brazil and Hong Kong,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of Brazil, the Minister of Aeronautics, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to Hong Kong includes

Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Brazil has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) the term "this Agreement" means this Agreement, the Annex thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

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

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

(h) the term "tariff" means one or more of the following :

(i) the fare charged by any airline for the carriage of passengers and their baggage on air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on air services;

(iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

(iv) the rate of commission paid by an airline to an

agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on air services;

(i) 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

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other

Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on a specified route. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other

Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3)(a) The Government of Hong Kong shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Federative Republic of Brazil or its nationals.

(b) The Government of the Federative Republic of Brazil shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is 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.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Federative Republic of Brazil or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Federative Republic of Brazil, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; or

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

(c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the

other Contracting Party.

ARTICLE 6

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within the area of the first Contracting Party.

(3) In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of

competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the 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 provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than

points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

ARTICLE 9

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and Brazil shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part

of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. Reference in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and Brazil shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1(h) of this Agreement. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the

aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

(a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(9)(a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between Brazil and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Brazil and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Brazil for carriage

between Hong Kong and a State other than Brazil shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.

(b) A tariff shall not be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline of one Contracting Party seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in such form as the aeronautical authorities of that other Contracting Party may require to disclose the particulars referred to in Article 1(h) of this Agreement and not less than 90 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of that other Contracting Party may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.

(c) The aeronautical authorities of one Contracting Party may withdraw their approval of any tariff approved for such carriage on giving 90 days' notice to the designated airline of the other Contracting Party charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

ARTICLE 10

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar

fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated

airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 11

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, 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 area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 12

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for

the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the traffic originating in or destined for the area of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from Brazil on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Brazil shall have the right to convert and remit to Brazil from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 14

Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff

who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 15

User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 16

Consultation

One Contracting Party may at any time request

consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

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 try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to

the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil

Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 18

Amendment

Any amendment to this Agreement, including any amendment which may be required as a result of any multilateral convention which may in future apply to both Contracting Parties, shall be agreed by the Contracting Parties and shall enter into force on a date to be determined in a written exchange between the Contracting Parties, indicating that all necessary procedures have been completed by them.

ARTICLE 19

Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

ARTICLE 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 21

Entry into Force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

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

Done, in duplicate, at Hong Kong this 6th day of September 1991 in the Portuguese and English languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the Federative Republic of Brazil:

.....

For the Government of Hong Kong:

.....

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong :

Hong Kong - intermediate points - points in Brazil - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Brazil or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Brazil:

Points in Brazil - intermediate points - Hong Kong - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of Brazil may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Brazil.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.