ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA AUSTRÁLIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da Austrália
(doravante referidos como Partes),

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

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e para além deles, acordam o que se segue:

Artigo 1
Definições

Para aplicação do presente Acordo, salvo disposições em contrário, o termo:

a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e no caso da Austrália, o Departamento de Infra-estrutura, Transportes, Desenvolvimento Regional e Governo Local; ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções ora exercidas pelas autoridades acima mencionadas, conforme notificação escrita feita periodicamente por uma Parte à outra Parte, por intermédio de canais diplomáticos;

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

c) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas que venham a ser feitas;

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

e) "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 de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

f) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

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

h) "tarifa" significa os preços e encargos cobrados pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, exceto mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições que regem a aplicação de tais preços e encargos;

i) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção; e

j) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades responsáveis, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros, bagagem e carga.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.

2. Sujeitas às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes deverão gozar dos seguintes direitos na operação de serviços aéreos internacionais:

a) direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais;

c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação, destinado ou originado de pontos no território da outra Parte;

d) direitos de outra maneira especificados neste Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, além daquelas designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, na operação de serviços aéreos internacionais, também deverão gozar dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo neste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

Artigo 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte deverá ter o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescrito, cada Parte deverá conceder a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa aérea sejam da Parte que a designa, de seus nacionais, ou de ambos;

b) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Vôo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação) deste Acordo; e

c) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços acordados para os quais foi designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4
Negação, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão ter o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente, no caso em que:

a) tais autoridades não estejam convencidas de que a propriedade majoritária e o controle efetivo pertençam à Parte que designou a empresa aérea, seus nacionais ou a ambos; ou

b) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Vôo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

c) tal empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. Tal direito será exercido somente após consulta com a outra Parte, a menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições estabelecidas no Parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para evitar a violação das leis e regulamentos.

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicados à aeronave de empresas aéreas designadas pela outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes, bagagem e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à segurança da aviação, imigração, alfândega, moeda, quarentena e controle sanitário deverão ser aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagem, carga e mala postal, transportados por aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte deverá dar preferência à sua própria empresa aérea ou a qualquer outra empresa aérea em relação à empresa aérea designada pela outra Parte engajada em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de segurança, imigração, alfândega, quarentena e controle sanitário e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto através do território de qualquer das Partes e que não saiam da área do aeroporto reservada para tal fim não serão sujeitos a controle, exceto por razões de segurança da aviação, controle de narcóticos, exigências da imigração, ou em circunstâncias especiais. Bagagem e carga em trânsito direto deverão ser isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

Artigo 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados, sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativa a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevôo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais ou em relação a suas aeronaves registradas pela outra Parte.

Artigo 7
Segurança de Vôo

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança de vôo aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves adotadas pela outra Parte. Tais consultas deverão ser realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva as normas de segurança de vôo em qualquer área com pelo menos os padrões mínimos estabelecidos nas normas em vigor, de conformidade com a Convenção, a primeira Parte deverá informar a outra Parte sobre tais conclusões e as medidas que se considerem necessárias para cumprir aqueles padrões mínimos, e a outra Parte deverá então, tomar as medidas corretivas para o caso. A falta de cumprimento das ações apropriadas pela outra Parte, no prazo de quinze (15) dias ou dentro de outro prazo mais longo acordado, será motivo para a aplicação do Artigo 4 (Negação, Revogação, Suspensão ou Limitação de Autorização) deste Acordo.

3. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada por, ou sob contrato de arrendamento, em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviços para ou do território de outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, dentro e fora da aeronave para verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma (neste Artigo denominada "inspeção de rampa"), estão conformes com as normas em vigor, desde que esta não cause demora desnecessária à operação da aeronave.

4. Se qualquer inspeção de rampa ou série de inspeções de rampa resultarem em:

a) séria preocupação de que a aeronave ou sua operação não cumpre as normas mínimas estabelecidas pela Convenção de Chicago, ou

b) séria preocupação de que existe falta de efetiva manutenção e administração das normas mínimas de segurança estabelecidas pela Convenção,

a Parte que realiza a inspeção terá, de acordo com o Artigo 33 da Convenção, liberdade para concluir que os requisitos sob os quais o certificado ou as licenças daquela aeronave ou tripulação tenham sido emitidos ou convalidados ou que os requisitos sob os quais a aeronave é operada não são iguais ou não atingem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Caso o acesso para fins de realização de uma inspeção de rampa de uma aeronave operada pela empresa aérea de uma Parte, em conformidade com o parágrafo 3 deste Artigo, seja negado por um representante daquela empresa aérea, a outra Parte terá a liberdade para concluir que existe sério motivo de preocupação segundo o parágrafo 4 deste Artigo, e tirar as conclusões mencionadas no mesmo parágrafo.

6. Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar a autorização de operação de uma empresa aérea da outra Parte imediatamente caso a primeira Parte conclua, seja como resultado de uma inspeção de rampa, uma série de inspeções de rampa, negação de acesso para inspeção de rampa, consultas ou outro motivo, que é essencial uma ação imediata para fins de segurança da operação de uma empresa aérea.

7. Qualquer medida tomada por uma Parte, em conformidade com os parágrafos 2 e 6 deste Artigo, será interrompida caso a razão para tal ação deixe de existir.

Artigo 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes 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 deverão atuar, 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 em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes deverão fornecer, 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 deverão agir, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação, estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; deverão exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, 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 as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte deverá notificar a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte deverá, também, considerar de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica. Em tal caso essas medidas deverão ser discutidas em detalhes por ambas as Partes.

5. Quando ocorrer um incidente, ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes deverão assistir-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte deverá ter o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, ou dentro de um menor período, conforme acordado entre as autoridades aeronáuticas, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos vôos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações deverão ser feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita. Todas as avaliações deverão estar cobertas por um acordo confidencial específico.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização imediata de consultas. Tais consultas deverão começar dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro de 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias a qualquer momento. Qualquer medida adotada de acordo com este parágrafo será interrompida mediante o cumprimento pela outra Parte das disposições sobre segurança de conformidade com este Artigo.

Artigo 9
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, deverá isentar aeronaves em transportes aéreos internacionais operadas por uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados em seu território, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes (incluindo fluidos hidráulicos), suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves e provisões de bordo destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados e desde que tal equipamento e itens sejam utilizados a bordo da aeronave e sejam reexportados. As provisões de bordo incluem, mas não se limitam a itens como alimentos, bebidas e produtos destinados à venda, ou uso, pelos passageiros durante o vôo.

2. Desde que em cada caso, se destinem ao uso a bordo de aeronaves em relação ao estabelecimento ou manutenção de transporte aéreo internacional pela empresa aérea em questão, as isenções concedidas por este Artigo se aplicarão aos itens mencionados no parágrafo 1:

a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) embarcados nas aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

4. As isenções segundo este Artigo também serão disponibilizadas em situações em que uma empresa aérea designada de uma Parte entre em acordo com outra empresa aérea ou empresas aéreas para o empréstimo ou transferência no território da outra Parte, do equipamento regular e outros itens mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, desde que a outra empresa aérea ou empresas aéreas da mesma forma gozem destas isenções originadas da outra Parte.

Artigo 10
Capacidade

1. A capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes, nos serviços acordados, deverá ser determinada entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto.

2. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes deverão ter como objetivo primário a oferta, com um razoável fator de ocupação, de capacidade adequada para satisfazer as necessidades do tráfego entre os territórios das duas Partes.

3. Cada Parte deverá conceder uma oportunidade justa e eqüitativa às empresas aéreas designadas de ambas as Partes para operar os serviços acordados entre seus respectivos territórios.

4. Se, ao revisá-la, as Partes não chegarem a um acordo sobre a capacidade que deve ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que as empresas aéreas designadas das Partes poderão oferecer não deverá exceder aquela previamente acordada.

Artigo 11
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse dos usuários, custo de operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas e outras considerações comerciais próprias do mercado.

2. As autoridades aeronáuticas das Partes concordam em examinar com especial atenção as tarifas que podem ser questionáveis por parecerem discriminatórias sem razão, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição dominante, serem artificialmente baixas devido a subsídio ou apoio direto, indireto, ou predatórias.

3. As autoridades aeronáuticas das Partes poderão requerer a notificação ou o registro das tarifas propostas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte de e para seu território. Tal notificação ou registro de tarifas pode ser requerido não mais do que 30 (trinta) dias antes da data de introdução proposta. Em casos especiais, esse período poderá ser reduzido.

4. As autoridades aeronáuticas das Partes terão o direito de aprovar ou desaprovar as tarifas dos serviços de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte pelo transporte entre o território da outra Parte e o território de um terceiro Estado nos serviços cobertos por este Acordo deverão estar sujeitas aos requisitos de aprovação da outra Parte. As autoridades aeronáuticas de nenhuma das Partes deverão tomar medidas unilaterais para impedir que as tarifas propostas comecem a ser aplicadas ou continuem a ser aplicadas as tarifas vigentes para o transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem no território da outra Parte.

5. A aprovação de tarifas em conseqüência das disposições do parágrafo 4 acima pode ser expressamente concedida pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes às empresas aéreas que as solicitem. Não obstante, se a autoridade aeronáutica da Parte envolvida não notificar por escrito a outra Parte sobre a desaprovação dessas tarifas das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de 20 (vinte) dias a partir da data em que foram apresentadas, as tarifas em questão deverão ser consideradas aprovadas. No caso em que o prazo para a apresentação seja reduzido conforme o disposto no parágrafo 3, as autoridades aeronáuticas das Partes poderão concordar que o prazo dentro do qual deva indicar-se a desaprovação seja, em conseqüência, reduzido.

6. Quando as autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes entenderem que uma tarifa de transporte para seu território está compreendida nas categorias do parágrafo 2 acima, deverão notificar sobre sua insatisfação as autoridades aeronáuticas da outra Parte, o quanto antes possível, e pelo menos dentro dos 30 (trinta) dias seguintes à data de notificação ou apresentação da tarifa em questão, e poderão recorrer aos procedimentos de consulta estipulados no parágrafo 7 abaixo.

7. As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar que se realizem consultas sobre qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer das Partes para os serviços previstos no presente Acordo, inclusive no caso em que a tarifa em questão haja sido objeto de uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas, no mais tardar, 60 (sessenta) dias após o recebimento da solicitação. As Partes deverão colaborar para assegurar as informações necessárias para a solução racional dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada uma delas fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não se chegar a nenhum acordo, deverá prevalecer a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

Artigo 12
Salvaguardas

1. As seguintes práticas das empresas aéreas podem ser consideradas como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada;

b) as práticas em questão são continuadas em lugar de temporárias;

c) as práticas em questão afetam seriamente a economia de outra empresa aérea ou causam-lhe significativo prejuízo;

d) as práticas em questão refletem uma aparente intenção ou têm o provável efeito de prejudicar, excluir ou tirar outra empresa aérea do mercado; e

e) comportamento indicando um abuso da posição dominante na rota.

2. Sem limitar a aplicação das leis que regem a concorrência e o consumidor, promulgadas por qualquer uma das Partes, se as autoridades aeronáuticas de uma Parte considerarem que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte podem constituir um comportamento competitivo desleal, poderão solicitar a realização de consultas. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas, que poderão ser conduzidas pessoalmente ou através de correspondência, deverão ser iniciadas até 30 (trinta) dias após a solicitação.

3. Ao dar início às consultas explicitadas neste Artigo, as Partes deverão:

a) coordenar suas ações com as autoridades responsáveis;

b) considerar meios alternativos que possam também atingir os objetivos de ação, compatíveis com as leis gerais que regem a concorrência e o consumidor; e

c) levar em consideração o ponto de vista da outra Parte e as obrigações da outra Parte no contexto de outros acordos internacionais.

Artigo 13
Atividades Comerciais

1. Cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora, e usar sua própria documentação de transporte.

2. Cada empresa aérea deverá ter o direito de:

a) vender serviços de transporte na moeda daquele território ou, sujeita às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por aquela empresa aérea;

b) usar os serviços e pessoal de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte; e

c) a seu próprio critério, pagar despesas locais, incluindo compras de combustível, no território da outra Parte em moeda local ou, desde que isto esteja de acordo com os regulamentos do país, em quaisquer moedas livremente conversíveis.

3. De acordo com as leis e regulamentos que regem a entrada, residência e emprego para a outra Parte, a empresa aérea ou empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os auxiliares deverão estar sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte deverá conceder, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

b) ambas as Partes deverão facilitar e acelerar o processamento das autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

Artigo 14
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte deverá permitir às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas deverão ser permitidas em conformidade com a legislação vigente, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

3. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

Artigo 15
Tarifas Aeronáuticas

1. Cada Parte deverá envidar todos os esforços para encorajar os responsáveis pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, ambientais, de navegação aérea e segurança da aviação, a cobrar tarifas das empresas aéreas que sejam razoáveis, não discriminatórias, e igualmente proporcionais entre as categorias de usuários.

2. Tarifas razoáveis refletem, porém não excedem, o custo total para as autoridades arrecadadoras responsáveis do fornecimento das instalações e serviços. Isto poderá incluir um retorno razoável sobre os ativos, após a depreciação. As instalações e serviços para os quais são designadas as tarifas devem ser fornecidos em bases eficientes e econômicas. Para que as tarifas não sejam discriminatórias, devem ser arrecadadas das empresas estrangeiras em níveis que não sejam mais altos do que os níveis impostos às próprias empresas aéreas de uma Parte que opere serviços internacionais similares.

3. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades arrecadadoras responsáveis e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações, proporcionados por aquelas autoridades arrecadadoras, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas.

Artigo 16
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte poderão solicitar às empresas aéreas designadas da outra Parte que proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente necessárias, com o propósito de rever a capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

Artigo 17
Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte deverão submeter suas previsões de horários de vôos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento deverá ser aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os vôos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro horário aprovado, a fim de atender demandas especiais de tráfego, essa empresa aérea deverá solicitar autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações deverão ser submetidas pelo menos 15 (quinze) dias antes da operação de tais vôos.

Artigo 18
Consultas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes poderão a qualquer momento solicitar a realização de consultas com o objetivo de garantir a implementação, interpretação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo.

2. Sujeito ao Artigo 3 (Designação e Autorização), Artigo 7 (Segurança de Vôo) e Artigo 8 (Segurança da Aviação), tais consultas, que poderão ser realizadas através de entendimentos verbais ou correspondência, deverão iniciar-se dentro de um prazo de sessenta (60) dias a partir da data de recebimento de tal solicitação, a menos que de outra forma mutuamente decidido pelas autoridades aeronáuticas.

Artigo 19
Emendas

Qualquer emenda ou modificação a este Acordo, incluindo o Anexo, acordado pelas Partes entrará em vigor na data determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados por ambas as Partes.

Artigo 20
Acordos Multilaterais

Se um acordo multilateral relativo a transporte aéreo entrar em vigor em relação a ambas as Partes, o presente Acordo deverá ser emendado para conformar-se às disposições de tal acordo multilateral.

Artigo 21
Solução de Controvérsias

No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança de Vôo), Artigo 8 (Segurança da Aviação) e Artigo 11 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão buscar resolvê-las por meio de negociações mútuas, e caso não cheguem a um acordo, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

Artigo 22
Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação deverá ser feita simultaneamente à OACI. Este Acordo deverá expirar um ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação, mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, deverá ser considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 23
Registro na OACI

Este Acordo e quaisquer emendas ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 24
Entrada em Vigor

Este Acordo deverá entrar em vigor em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 21 de abril de 2010, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CELSO AMORIM
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA AUSTRÁLIA

SIMON CREAN
Ministro do Comércio

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

As empresas aéreas designadas das Partes poderão operar serviços aéreos internacionais entre pontos nas seguintes rotas:

- Rota para as empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos no Brasil	Pontos Intermediários	Pontos na Austrália	Pontos Além
Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto

- Rota para as empresas aéreas designadas da Austrália:

Pontos na Austrália	Pontos Intermediários	Pontos no Brasil	Pontos Além
Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto	Qualquer ponto

Nota:

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte poderão, a seu próprio critério, omitir pontos em quaisquer das rotas acima ou operar serviços em qualquer uma ou em ambas as direções desde que tais serviços se iniciem ou terminem no território da Parte que designou a empresa aérea em questão.

2. Os pontos intermediários e pontos além nas rotas acima e os direitos de tráfego que podem ser exercidos em tais pontos pelas empresas aéreas designadas serão periodicamente determinados, conjuntamente entre as autoridades aeronáuticas.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of Australia
(hereinafter referred to as the "Parties"),

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) "aeronautical authorities" means, in the case of Brazil the National Civil Aviation Agency (ANAC) and in the case of Australia, the Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government; or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities, as notified in writing from time to time by one Party to the other Party, through diplomatic channels;

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

c) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

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

e) "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 to the Convention under Article 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have entered into force for both Parties;

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

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

h) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air services including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

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

j) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Party shall enjoy, while operating international air services:

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

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

c) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Party;

d) the rights otherwise specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party operating scheduled air services, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, when operating scheduled air services, shall also enjoy the rights specified in Paragraphs 2 "a" and "b" of this Article.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the said Party.

Article 3
Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing, through diplomatic channels, to the other Party an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.

2. On receipt of such a designation, and of an application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

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

b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; and

c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization as provided for in Paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:

a) that such authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both; or

b) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); or

c) of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under Paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

Article 5
Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail such as those regarding aviation security, immigration, customs, currency, quarantine and sanitary control shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its aviation security, immigration, customs, quarantine and sanitary control and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, immigration requirements, or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in Paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.

Article 7
Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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 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 and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other Convention and Protocol relating to the security of civil aviation to which both Parties adhere.

2. The Parties shall provide upon request all appropriate 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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; 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. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in Paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. In such case, these measures should be discussed in detail by both Parties.

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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously. All assessments should be covered by a special confidential agreement.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

Article 9
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt an aircraft operated in international air services by a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided in its territory, on aircraft, fuel, lubricants (including hydraulic fluids), consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment and aircraft stores intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services and provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported. Aircraft stores include but are not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight.

2. Provided that in each case they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air services by the airline concerned, the exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraph 1 of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.

Article 10
Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be determined between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Parties shall have as their primary objective the provision of capacity at reasonable load factors adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Parties.

3. Each Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services between their respective territories.

4. If, on review, the Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity previously agreed to be provided.

Article 11
Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market place.

2. The aeronautical authorities of the Parties will give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.

3. The aeronautical authorities of the Parties may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airlines of both Parties for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.

4. The aeronautical authorities of the Parties shall have the right to approve or disapprove tariffs for one way or round trip carriage between the territories of the two Parties which commences in their own territory. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this Agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party. The aeronautical authorities of neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one way or round trip carriage between the territories of the two Parties commencing in the territory of the other Party.

5. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 4 above may be given expressly by the aeronautical authorities of either Party to the airlines filing the tariffs. However, if the aeronautical authority of the Party concerned has not given in writing to the aeronautical authority of the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airlines of the other Party within twenty (20) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with Paragraph 3, the aeronautical authorities of the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.

6. Where the aeronautical authorities of either Party believe that a tariff for carriage to their territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, they shall give notice of dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Party, as soon as possible, and at least within thirty (30) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail themselves of the consultation procedures set out in paragraph 7 below.

7. Each Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than sixty (60) days after receipt of the request. Each Party shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach settlement, each of them shall use their best efforts to put that settlement into effect. If no settlement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

Article 12
Safeguards

1. The following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;

b) the practices in question are sustained rather than temporary;

c) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline;

d) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect of crippling, excluding or driving another airline from the market; and

e) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. Without limiting the application of competition and consumer law enacted by either Party, if the aeronautical authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Party may constitute unfair competitive behaviour they may request consultation. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation, which may be conducted in person or through correspondence, shall begin within thirty (30) days of the request.

3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:

a) coordinate their actions with the relevant authorities;

b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and

c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.

Article 13
Commercial Activities

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on line and off line and to use their own transportation documents.

2. Each airline shall have the right to:

a) sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline;

b) use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party; and

c) at their discretion, to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in any freely convertible currencies.

3. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment in the other Party, the designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

b) both Parties shall facilitate and expedite the processing of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article 14
Conversion and Remittance of Revenues

1. Each Party shall permit airlines of the other Party to convert and transmit abroad to the airlines' choice of State, on demand, all local revenues from the sale of air services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject.

Article 15
User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the airlines only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.

2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.

3. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations.

Article 16
Statistics

The aeronautical authorities of each Party may require the designated airlines of the other Party to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airlines of the first Party.

Article 17
Approval of Schedules

1. The designated airlines of each Party shall submit their envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For extra-section flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services exceeding the number of frequencies of the approved timetable, to meet special traffic peaks, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 18
Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Parties may at any time request consultation with a view to ensuring the implementation, interpretation and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Subject to Article 3 (Designation and Authorisation), Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided by the aeronautical authorities.

Article 19
Amendments

Any amendment or modification of this Agreement, including the Annex, agreed by the Parties shall come into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary domestic procedures have been completed by both Parties.

Article 20
Multilateral Agreement

If a multilateral agreement concerning air services comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be deemed to be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Article 21
Settlement of Disputes

In the event of any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Article 7 (Safety), Article 8 (Aviation Security) and Article 11 (Tariffs), the aeronautical authorities of the Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Parties for settlement, through diplomatic channels.

Article 22
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Article 23
Registration with ICAO

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

Article 24
Entry into Force

This Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary domestic procedures have been completed by both Parties.

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

Done at Brasília, on April 21st 2010 in Portuguese and English, each of which shall be of equal authenticity.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

CELSO AMORIM
Minister of External Relations

FOR THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

SIMON CREAN
Minister for Trade

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air services between points on the following routes:

- Route for the designated airlines of Brazil:

Points in Brazil	Intermediate Points	Points in Australia	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

- Route for the designated airlines of Australia:

Points in Australia	Intermediate Points	Points in Brazil	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Note:

1. The designated airlines of each Party may at their option omit points on any of the above routes or to perform services in either or both directions provided that the services commence or terminate in the territory of the Party designating the airline concerned.

2. The intermediate and beyond points on the above routes and the traffic rights which may be exercised at such points by the designated airlines shall be jointly determined between the aeronautical authorities from time to time.