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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo de Barbados
(doravante referidos como as Partes),

Sendo partes da Convenção de Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 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 e além de seus respectivos territórios,

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

Para os propósitos deste Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil e, no caso de Barbados, o Ministro responsável pela aviação civil, ou em ambos os casos qualquer outra instituição ou pessoa legalmente autorizada a executar as funções ora exercidas pelas referidas autoridades;

b) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas aos mesmos;

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

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 qualquer das seguintes:

   i) preço cobrado por uma empresa aérea para o transporte de passageiros e suas bagagens nos serviços aéreos e os encargos e as condições aplicáveis aos serviços relacionados com tal transporte;

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

   iii) as condições que regulam a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa, incluindo qualquer vantagem vinculada à mesma.

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

j) "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado pelas autoridades competentes, ou por essas autorizado a ser cobrado às empresas aéreas, para a provisão de aeroportos ou instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados às aeronaves, tripulações, passageiros 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. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes, enquanto operando serviços aéreos internacionais, gozarão:

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

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

c) do direito de embarcar e desembarcar no referido território, em pontos nas rotas especificadas, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, procedentes de ou com destino a pontos no território da outra Parte; e

d) do direito de embarcar e desembarcar nos territórios de terceiros países, em pontos nas rotas especificadas, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, procedentes de ou com destino a pontos no território da outra Parte.

3. Outras empresas aéreas de cada Parte que não aquelas designadas de acordo com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, quando operando serviços aéreos regulares, também gozarão dos direitos especificados nos parágrafos 2a e 2b deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo deste 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 da outra Parte.

Artigo 3
Designação e autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar, por escrito e por via diplomática, à outra Parte, 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 prescritos, cada Parte concederá a apropriada autorização de operação, 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 voo) e no Artigo 8 (Segurança de aviação), deste Acordo; e

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

3. Ao receber a autorização de operação constante do parágrafo 2 deste Artigo, 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
Negativa, revogação e limitação da autorização

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

a) no caso em que elas 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;

b) no caso em que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de voo) e no Artigo 8 (Segurança da aviação) deste Acordo; e

c) no caso em que 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 mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo seja essencial para prevenir violações posteriores de 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 à operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão aplicados à aeronave da empresa aérea designada da outra Parte.
2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulantes, bagagens, carga e mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos passageiros, tripulantes, bagagens, carga e mala postal transportados por aeronave da empresa aérea designada da outra Parte enquanto permanecer no referido território.

3. Nenhuma Parte dará 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 imigração, alfândega, quarentena e similares.

Artigo 6
Reconhecimento de certificados e licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licença, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para explorar os serviços acordados, desde que os requisitos para a emissão e validação de tais certificados e licenças 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 deste Artigo, 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 (OACI), 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 sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas a seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7
Segurança de voo

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança de voo aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas realizar-se-ão dentro de trinta (30) dias a contar da referida solicitação.

2. Se, após tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém nem administra de maneira efetiva os padrões de segurança de voo, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam às normas em vigor em conformidade com a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Doc 7300), a outra Parte deverá ser informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas apropriadas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, enquanto no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que esta não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção será verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e que o equipamento da aeronave e a condição da mesma estão em conformidade com as normas em vigor estabelecidas com base na Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança de voo da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de imediatamente suspender ou modificar a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.
5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 deste Artigo deverá ser suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI deverá ser disto notificado. O mesmo também deverá ser notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8
Segurança da aviação

1. Consistente com seus direitos e obrigações sob 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 atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestem Serviço à 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 fornecerão, mediante solicitação, a assistência mútua apropriada 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. Em seu relacionamento mútuo, as Partes agirão segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designados como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registrados, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede 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 pode solicitar a qualquer momento consultas imediatas com a outra Parte para discutir quaisquer diferenças entre seus regulamentos e práticas internacionais e as normas de segurança de aviação dos Anexos.

4. Cada Parte concorda que pode ser exigido a tais operadores de aeronaves 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 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.

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 tomando medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos sessenta (60) dias seguintes à notificação, a que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação, no território da outra Parte, das medidas de segurança sendo aplicadas ou planejadas para aplicação pelos operadores de aeronave, com respeito aos voos 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 de consultas. Tais consultas começarão dentro dos quinze (15) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos quinze (15) dias, a partir do começo das consultas, isso constituirá motivo para recusar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificadas por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias em qualquer momento.

Artigo 9
Direitos alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível, em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiam no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, partes sobressalentes, inclusive motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, material impresso com o símbolo da empresa aérea e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ao uso exclusivo na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste artigo serão concedidas aos produtos referidos no parágrafo 1 deste Artigo:

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

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

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

d) 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 se transfira no território de tal Parte.

3. O equipamento de uso normal, bem como os materiais e suprimentos mantidos normalmente a bordo das aeronaves da 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 estabelecidas neste Artigo serão também válidas quando uma empresa aérea designada de uma Parte concluir entendimentos com outra empresa aérea ou empresas aéreas, com vista ao empréstimo ou transferência, na área da outra Parte, do equipamento regular e dos outros itens mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, desde que aquela outra empresa aérea ou empresas aéreas desfrutem igualmente de tais isenções daquela outra Parte.

5. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentos de direitos alfandegários e outros impostos similares.

Artigo 10
Impostos

1. O capital representado por aeronave operada em serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada será tributado unicamente no território da Parte em que está situada a sede da empresa aérea.

2. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, bem como os bens e os serviços que lhe sejam fornecidos deverão ser tributados de acordo com a legislação de cada Parte, devendo as duas Partes empenhar-se em concluir um acordo especial para evitar a dupla tributação.

Artigo 11
Capacidade

1. Deverá haver oportunidade justa e equitativa para cada empresa aérea designada competir na oferta de transporte aéreo internacional regido por este Acordo, e cada Parte deverá atuar de modo a eliminar todas as formas de discriminação ou práticas desleais de competição que possam prejudicar a posição de competitividade de uma empresa aérea designada da outra Parte.

2. A capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes nos serviços acordados será a estabelecida ou aprovada por suas autoridades aeronáuticas antes do começo do serviço e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto.

3. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas das Partes terão como objetivo primário a provisão da capacidade adequada para atender às necessidades atuais e razoavelmente previsíveis do tráfego originado em uma das Partes e destinado ao território da outra e, como objetivo secundário, a provisão, em nível razoável, de capacidade para transporte de passageiros, carga e mala postal, embarcados e desembarcados em pontos constantes das rotas especificadas, que não estejam localizados no território da Parte que designou a empresa aérea.

4. Cada Parte e suas empresas aéreas designadas levarão em consideração os interesses da outra Parte e de suas empresas aéreas designadas, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados por estas últimas.

5. 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 acordada previamente.

Artigo 12
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas em qualquer serviço acordado serão estabelecidas em níveis razoáveis, considerando-se todos os fatores pertinentes, inclusive o custo de operação, um lucro razoável, as características do serviço e as tarifas aplicadas pelas outras empresas aéreas.

2. As tarifas serão acordadas, sempre que possível, pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes e após consulta com as outras empresas que operem em toda ou em parte da mesma rota. Onde não houver uma empresa aérea designada de uma Parte, a empresa aérea designada da outra Parte deverá estabelecer tarifas de acordo com as disposições do parágrafo 1 deste Artigo.

3. As tarifas então estabelecidas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes pelo menos sessenta (60) dias antes da data proposta para sua introdução. Em casos especiais, esse prazo pode ser reduzido, após acordo entre tais as autoridades. Tal aprovação poderá ser concedida expressamente. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver expressamente desaprovado dentro de trinta (30) dias da data de sua submissão, essas tarifas deverão ser consideradas aprovadas. No caso de ter sido reduzido prazo de submissão, as autoridades aeronáuticas poderão acordar que o prazo dentro do qual qualquer desaprovação deva ser notificada será menor do que trinta (30) dias.

4. Caso as tarifas não possam ser estabelecidas de acordo com o parágrafo 2 deste Artigo ou se uma Parte der à outra Parte um aviso de discordância de acordo com o parágrafo 3 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas deverão esforçar-se para determinar as tarifas por meio de entendimento mútuo.

5. Caso as autoridades aeronáuticas não consigam determinar a tarifa de acordo com o estabelecido no parágrafo 4 deste Artigo, a controvérsia deverá ser resolvida conforme estabelecido no Artigo 22 deste Acordo.

6. Nenhuma tarifa entrará em vigor a menos que tenha sido aprovada pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

7. Uma tarifa estabelecida de acordo com as disposições deste Artigo deverá permanecer em vigor até que uma nova tarifa seja estabelecida.

Artigo 13
Salvaguardas

1. As Partes concordam que as seguintes práticas das empresas aéreas podem ser consideradas práticas competitivas possivelmente desleais, o que pode justificar um exame mais minucioso:

a) cobrança de tarifas de passageiros e carga em rotas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes;

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

c) as práticas em questão afetam seriamente a outra empresa aérea sob o ponto de vista econômico ou prejudicando-a seriamente;

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

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

2. Se considerarem que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pela empresa aérea designada da outra Parte podem constituir um comportamento competitivo desleal, de acordo com as praticas listadas no parágrafo 1, as autoridades aeronáuticas de uma Parte podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 19 (Consultas), a fim de resolver o problema. Em tal solicitação, devem ser indicados os motivos correspondentes, e as consultas deverão ser iniciadas até trinta (30) dias após a solicitação.

3. Se as Partes não conseguirem resolver o problema mediante consultas, qualquer das Partes poderá invocar o mecanismo de solução de controvérsias previsto no Artigo 22 (Solução de Controvérsias) deste Acordo.

Artigo 14
Atividades comerciais

1. Cada Parte concederá 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 quanto como não operadora.

2. Cada empresa aérea, sujeito às leis e regulamentos nacionais, terá o direito de vender serviços de transporte na moeda ou moedas autorizadas no território de cada Parte.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte empregados não-nacionais que executem atividades gerenciais, comerciais, técnicas, operacionais e outras requeridas para a operação dos serviços acordados.

4. As exigências constantes do parágrafo 3 deste Artigo podem, a critério da empresa ou 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, autorizada a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e os funcionários estarão 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 aos representantes e aos empregados mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

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

Artigo 15
Conversão de divisas e remessa de receitas

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

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

3. As disposições deste Artigo não isentam as empresas aéreas de ambas as Partes dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

Artigo 16
Tarifas aeronáuticas

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e facilidades proporcionadas por aquelas autoridades arrecadadoras, quando for factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas devem ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Cada Parte encorajará suas autoridades arrecadadoras competentes e usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 17
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte proporcionarão ou farão com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, relatos periódicos de estatísticas, ou de outro tipo, que possam ser razoavelmente solicitados.

Artigo 18
Aprovação de horários

1. A empresa aérea designada de cada Parte deverá submeter sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos trinta (30) dias antes da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento deverá ser aplicado para qualquer modificação dos mesmos.

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

Artigo 19
Consultas

1. Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão realizar consultas periódicas com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo, ou a discussão de qualquer problema com ele relacionado.

2. Tais consultas deverão iniciar-se dentro de sessenta (60) dias a contar da data de recebimento do pedido, a menos que de outra forma acordado pelas Partes.

Artigo 20
Emendas

Qualquer emenda a este Acordo acordada entre as Partes entrará em vigor na data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

Artigo 21
Acordos multilaterais

Se um acordo multilateral, aceito por ambas as Partes, relativo a qualquer assunto coberto por este Acordo entrar em vigor, as Partes se comprometem a discuti-lo com o objetivo de emendar este Acordo para adequá-lo às disposições do acordo multilateral.

Artigo 22
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 sob o Artigos 7 (Segurança de Voo), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão envidar esforços no sentido de resolvê-las através de consultas e negociações. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia será solucionada por via diplomática.

Artigo 23
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte, por escrito e por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. O Acordo deverá terminar 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, será considerado que a notificação foi recebida quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 24
Registro na OACI

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

Artigo 25
Entrada em vigor

Este Acordo entrará 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 por seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 26 de abril de 2010, em português e em inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio Patriota
Ministro, interino, das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DE BARBADOS

Maxine P.O. McClean
Ministra dos Negócios Estrangeiros e Comércio Exterior

ANEXO

Rotas

As empresas aéreas designadas de cada Parte terão direito de prover transporte aéreo entre pontos nas seguintes rotas deste Anexo:

A. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Brasil:

De:	pontos no Brasil;
Via:	pontos na América do Sul, Trinidad e Tobago, Aruba, Bonaire e Curaçao;
Para:	Bridgetown;
Além:	pontos na América do Sul, Trinidad e Tobago, Aruba, Bonaire e Curaçao.

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas de Barbados:

De:	Barbados;
Via:	pontos na América do Sul (exceto Caiena), Trinidad e Tobago, Aruba, Bonaire e Curaçao;
Para:	pontos no norte e nordeste do Brasil;
Além:	pontos na América do Sul (exceto Caiena), Trinidad e Tobago, Aruba, Bonaire e Curaçao.

Nota:

As empresas aéreas designadas de cada Parte podem, em qualquer ou em todos os voos, à sua opção, operar voos em qualquer ou em ambas as direções e omitir escalas em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem ou terminem em um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

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

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of Barbados
(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 and, in the case of Barbados, the Minister responsible for civil aviation, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments there to;

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

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 Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective 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 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; and

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

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 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; and

d) the right to embark and disembark in the territories of third countries 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.

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

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the privilege 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 application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

a) substantial 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 transport services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization as provided for in paragraph 2 of this Article, 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 and Limitation of Authorization

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:

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

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

c) in the event 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 transport 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 immigration, customs, currency and health and quarantine 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 transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6
Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses 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 licenses 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 licenses or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, 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 (ICAO), 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 licenses granted to its own nationals by the other Party.

Article 7
Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (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 the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention on International Civil Aviation (Doc 7300), the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

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, 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. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any differences between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes.

4. Each 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 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.

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, 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 shall 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 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.

Article 9
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt 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 on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline 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.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

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;

d) 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 airborne 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 area 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.

5. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10
Taxation

1. Capital represented by aircraft operated in international air services by a designated airline shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of the airline is situated.

2. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international air services as well as goods and services supplied to it shall be taxable according to the law of each Party, which shall endeavor to conclude a special agreement for the avoidance of double taxation.

Article 11
Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for each designated airline to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement and each Party shall take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Party.

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

3. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Parties shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated traffic requirements originating in one Party and destined for the territory of the other Party and as their secondary objective the provision at reasonable levels of capacity for the carriage of passengers, cargo and mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the territory of the Party which designated the airline.

4. Each Party and its designated airline shall take into consideration the interests of the other Party and its designated airline so as not to affect unduly the services which the latter provides.

5. 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 12
Tariffs

1. The tariffs to be applied by designated airlines on any agreed service shall be established, at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs shall, if possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Parties and after consultations with the other airlines operating over the whole or part of same route. Where no airline has been designated by one of the Parties, the designated airline of the other Party shall establish tariffs guided by the provisions of paragraph 1 of this Article.

3. The tariffs so established shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced subject to the agreement of the said Authorities. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days of the date of submission these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

4. If tariffs cannot be established in accordance with paragraph 2 of this Article, or if one Party gives the other Party notice of dissatisfaction in accordance with paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement.

5. If the aeronautical authorities fail to determine the tariff as provided for under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be resolved in accordance with Article 22 of this Agreement.

6. No tariff shall come into force unless it has been approved by the aeronautical authorities of both Parties.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff is established.

Article 13
Safeguards

1. The Parties agree that 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) behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

2. 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 behavior in accordance with the indicators listed in paragraph 1 of this Article, they may request consultation in accordance with Article 19 (Consultation) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within thirty (30) days of the request.

3. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 22 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

Article 14
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.

2. Each airline, subject to national laws and regulations, shall have the right to sell transportation in such currency or currencies as are allowed in the territory of each Party.

3. 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 non-national employees who perform managerial, commercial, technical, operational and other specialist duties as required in connection with the operation of the agreed services.

4. The requirements in paragraph 3 of this Article 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 employees 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 employees referred to in paragraph 3 of this Article; and

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

Article 15
Conversion and Remittance of Revenues

1. Each Party shall permit airlines of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport 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 16
User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. 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. 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 Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 17
Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 18
Approval of Schedules

1. The designated airlines of each Party shall submit its 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 supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside 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 19
Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement or discussions on any problem related thereto.

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

Article 20
Amendment

Any amendment of this Agreement agreed to by the Parties shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

Article 21
Multilateral Agreement

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, the Parties undertake to enter into discussions with a view to amending this Agreement so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

Article 22
Settlement of Disputes

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Article 7 (Safety), the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultations and negotiations. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 23
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 24
Registration with ICAO

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

Article 25
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 internal 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, this 26th day of April, 2010, in Portuguese and English, each of which shall be of equal authenticity.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE GOVERNMENT
OF THE BARBADOS

ANNEX

Routes

Designated airlines of each Party shall be entitled to provide air transportation between points on the following routes of this Annex:

A. Routes to be operated by the designated airlines of Brazil:

From: points in Brazil;

Via: points in South America, Trinidad and Tobago, Aruba, Bonaire and Curacao;

To: Bridgetown;

Beyond: points in South America, Trinidad and Tobago, Aruba, Bonaire and Curacao.

B. Routes to be operated by the designated airlines of Barbados:

From: Barbados;

Via: points in South America (except Cayenne), Trinidad and Tobago, Aruba, Bonaire and Curacao;

To: points in the north and/or northeast region of Brazil;

Beyond: points in South America (except Cayenne), Trinidad and Tobago, Aruba, Bonaire and Curacao.

Note:

The designated airlines of either Party may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the territory of the Party designating the airline.