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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República de Gana,
doravante denominados "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 e internacional;

Desejando assegurar o mais alto grau de segurança de vôo e segurança da aviação nos serviços aéreos internacionais e reafirmando sua profunda preocupação a respeito de atos ou ameaças contra a segurança de aeronaves, os quais põem em risco a segurança de pessoas ou propriedades adversamente afetando a operação dos serviços aéreos e minando a confiança pública na segurança da aviação, e

Desejando concluir um acordo com o fim de estabelecer e operar serviços aéreos entre seus respectivos territórios.

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1
Definições

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

a) "transporte aéreo" significa o transporte público, por aeronave, de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, em troca de remuneração ou aluguel;

b) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Comandante da Aeronáutica e, no caso da República de Gana, o Ministro encarregado da Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

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

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

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, à medida 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) "transporte aéreo internacional" é o transporte aéreo em que passageiros, bagagem, carga e mala postal que embarcam no território de um Estado são destinados a outro Estado;

h) "tarifa" significa toda tarifa, frete ou pagamento pelo transporte de passageiros, bagagem ou carga em transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas empresas aéreas ou por seus agentes e as condições que regem a aplicação de tal tarifa, frete ou pagamento, porém excluindo remuneração e condições para o transporte de mala postal;

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

j) "tarifa aeronáutica" significa um preço cobrado pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado 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, e

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

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 do Anexo. Tais serviços e rotas são doravante denominados "serviços acordados" e "rotas especificadas" respectivamente.

2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada Parte gozarão dos seguintes direitos:

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

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

c) os direitos de qualquer outra forma especificados neste Acordo.

3. 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 ou aluguel e destinados a outro ponto no território da outra Parte.

4. Se, em conseqüência de conflito armado ou distúrbios políticos ou circunstâncias especiais ou não usuais, as empresas designadas de uma Parte ficarem incapazes de operar os serviços na sua rota normal, a outra Parte empregará seus melhores esforços para facilitar a continuidade de operação de tais serviços por meio de reajustes apropriados de tais rotas, incluindo a concessão de direitos pelo período necessário para viabilizar essas operações.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar, por escrito, por nota diplomática endereçada 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 da empresa aérea designada, para a autorização de operação, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança de Vôo) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação);

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

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

d) a empresa tenha sua sede principal no território da Parte que designa a empresa e detenha certificado de homologação de empresa de transporte aéreo válido, por ela emitido.

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
Negativa, Revogação e Limitação de 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 a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança de Vôo) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação);

b) no caso em que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para atender as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados às operações de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação; e

c) no caso em que 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

d) sempre que essa Parte não comprove que a empresa aérea tem sua sede principal no território da Parte que designa a empresa e que esta detém um certificado de homologação de empresa de transporte aéreo válido emitido por aquela Parte.

2. A menos que seja essencial a imediata cassação ou suspensão das autorizações mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo ou a imposição de condições para prevenir violações posteriores de leis ou regulamentos, tal direito será exercido somente após consulta com a outra Parte.

ARTIGO 5
Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronaves utilizadas nos serviços aéreos internacionais ou à operação e navegação de tais aeronaves, enquanto em seu território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte.

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

3. Nenhuma Parte dará preferência a sua própria empresa aérea ou a qualquer outra empresa aérea em relação à empresa aérea designada pela outra Parte que realize um transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

ARTIGO 6
Trânsito Direto

Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão sujeitos a apenas uma inspeção simplificada. A bagagem e a carga em trânsito direto estarão isentos de taxas alfandegárias e outros impostos similares.

ARTIGO 7
Reconhecimento de Certificados

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, 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 estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se os privilégios ou as condições das licenças e 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 exploração dos serviços acordados, permitirem uma

diferença das normas mínimas estabelecidas 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 sobrevôo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 8
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 instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas se realizarão dentro dos 30 dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém nem administra, de maneira efetiva, os padrões de segurança de vôo, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas em vigor de conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, 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, quando se encontrar 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 sua condição estejam de acordo com as normas em vigor estabelecidas com base na Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança de vôo da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente 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 acima deverá ser suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2, 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 9
Segurança da Aviação

1. De conformidade 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.

2. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão especialmente 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, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

4. Em seu relacionamento mútuo, as Partes:

a) agirão segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designados como Anexos à Convenção;

b) exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, 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; e

c) notificarão a outra Parte de qualquer diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a realização imediata de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

5. Cada Parte concorda que pode ser exigido a operadores de tais aeronaves que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 4 acima e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação, a que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejem 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.

10. 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 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para recusar, 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 em qualquer momento.

ARTIGO 10
Segurança dos Documentos de Viagem

1. Cada Parte concorda em adotar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.

2. A esse respeito, cada Parte concorda em estabelecer controles legais sobre a emissão, verificação e uso de passaportes e outros documentos de viagem e de identidade expedidos por essa Parte ou em seu nome.

3. Cada Parte concorda também em estabelecer ou aperfeiçoar procedimentos para garantir que os documentos de viagem que emitam tenham qualidade que não permita que sejam facilmente objeto de uso indevido ou ilegalmente alterados, reproduzidos ou emitidos indevidamente.

4. Em cumprimento aos objetivos acima, cada Parte deverá empenhar-se em emitir seus passaportes e outros documentos de viagem de conformidade com o Doc 9303 da OACI, Documentos de Viagem de Leitura por Máquina: Parte 1 – Passaportes de Leitura por Máquina, Parte 2 – Vistos de Leitura por Máquina, e Parte 3 – Documentos Oficiais de Viagem de Leitura por Máquina de Tamanho 1 e de Tamanho 2.

5. Cada Parte concorda, ainda, em trocar informação operacional relativa a documentos de viagem adulterados ou falsificados e a cooperar com a outra Parte para reforçar a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo sua adulteração ou falsificação, o uso desses documentos de viagem adulterados ou falsificados, o uso, por impostores, de documentos de viagem válidos, o uso indevido de documentos de viagem autênticos por titulares legítimos com o objetivo de cometer um delito, o uso de documentos de viagem vencidos ou cassados e o uso de documentos de viagem obtidos de maneira fraudulenta.

ARTIGO 11
Passageiros não Admissíveis e não Documentados e Pessoas Deportadas

1. Cada Parte concorda em estabelecer controles fronteiriços eficazes.

2. A esse respeito, cada Parte concorda em aplicar as Normas e Práticas Recomendadas do Anexo 9 (Facilitação) à Convenção relativas a passageiros não admissíveis e não documentados e a pessoas deportadas, a fim de intensificar a cooperação para combater a imigração ilegal.

3. Em cumprimento a tais objetivos, cada Parte concorda em emitir, ou aceitar, conforme o caso, a carta relativa a "documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou imitados e a documentos autênticos apresentados por impostores", que figura no Apêndice 9 "b" do Anexo 9, quando tomar medidas em virtude dos parágrafos pertinentes do Capítulo 3 desse Anexo relativos ao confisco de documentos de viagem fraudulentos, falsificados ou imitados.

ARTIGO 12
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 vistas antes que as alterações sejam feitas. Além disso, cada Parte encorajará suas autoridades arrecadadoras competentes e usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 13
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 indiretos, 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, desde que:

a) introduzidos no território de uma Parte 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 se transfira no território de tal Parte.

3. O equipamento de uso normal, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos 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 uma 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.

ARTIGO 14
Impostos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos 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 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 15
Competição Leal

1. Cada empresa aérea designada terá justa e igual oportunidade para competir na prestação dos serviços aéreos internacionais estabelecidos por este Acordo.

2. Ambas as Partes procurarão eliminar todas as formas de discriminação ou práticas anticompetitivas que afetem adversamente a posição competitiva das empresas aéreas designadas da outra Parte.

3. As Partes deverão informar-se mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas em matéria de competição ou suas modificações nas disposições que possam afetar a operação dos serviços de transporte aéreo regidos por este Acordo.

4. À medida que o permitam suas próprias leis e regulamentos, as Partes deverão prestar orientação às empresas aéreas da outra Parte, indicando-lhes se determinada prática proposta por uma empresa aérea é compatível com suas leis, políticas e práticas em matéria de competição.

5. No caso de não ser alcançado um acordo por meio de correspondência ou Reunião de Consulta, qualquer das Partes poderá invocar o Artigo 31 (Solução de Controvérsia) deste Acordo.

ARTIGO 16
Capacidade

1. 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.

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

3. Cada Parte concederá oportunidade justa e eqüitativa às empresas aéreas designadas de ambas as Partes para operar os serviços acordados entre seus respectivos territórios de forma a alcançar a igualdade e o benefício mútuo, em princípio mediante a distribuição em partes iguais da capacidade total entre as Partes.

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 previamente acordada.

ARTIGO 17
Tarifas

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

2. As Partes concordam em examinar com especial atenção as tarifas que podem ser questionadas por parecerem discriminatórias sem razão, excessivamente elevadas ou restritivas, por abusar de uma posição dominante, artificialmente baixas devido a subvenções ou a um apoio direto ou indireto, ou "predatórias".

3. As tarifas serão acordadas, sempre que possível, pelas empresas aéreas designadas interessadas de ambas as Partes, após as consultas necessárias com seus respectivos governos e, se aplicável, com outras empresas aéreas. Tal acordo deverá, sempre que possível, ser alcançado mediante o uso do mecanismo internacional de coordenação de tarifas apropriado. Não se chegando a um acordo multilateral ou bilateral, cada empresa aérea designada poderá desenvolver suas tarifas individualmente.

4. Cada Parte poderá requerer a notificação ou o registro das tarifas propostas pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes pelo transporte de e para seus territórios. Tal notificação ou registro de tarifas pode ser requerido não mais que 30 dias antes da data de introdução proposta. Em casos especiais, esse período poderá ser reduzido.

5. Cada Parte terá 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 pelos serviços compreendidos no presente Acordo estarão sujeitas aos requisitos de aprovação da outra Parte. Nenhuma das Partes tomará medidas unilaterais para impedir que se comece a aplicar-as tarifas propostas ou que se continue a aplicar as tarifas vigentes para o transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se inicie no território da outra Parte.

6. A aprovação de tarifas em conseqüência das provisões do parágrafo 5 acima pode ser expressamente concedida por qualquer das Partes às empresas aéreas que as solicitem. Não obstante, se uma Parte não notificar por escrito à outra Parte a desaprovação dessas tarifas da ou das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de 20 dias a partir da data em que foram apresentadas, as tarifas em questão serão consideradas aprovadas. No caso em que o prazo para a apresentação seja reduzido conforme o disposto no parágrafo 4, as Partes poderão concordar que o prazo dentro do qual deva indicar-se a desaprovação seja, em conseqüência, reduzido.

7. Quando qualquer das Partes considere que uma tarifa de transporte para seu território está compreendida nas categorias do parágrafo 2 acima, notificará sua insatisfação à outra Parte o quanto antes possível, e pelo menos dentro dos 30 dias seguintes à data de notificação ou apresentação da tarifa em questão, e poderá recorrer aos procedimentos de consulta estipulados no parágrafo 8 abaixo.

8. Cada Parte poderá 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 dias depois de recebida a solicitação correspondente. As Partes colaborarão para assegurar as informações necessárias para a solução racional dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada Parte fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não se chegar a nenhum acordo, prevalecerá a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

9. Uma tarifa estabelecida de acordo com as provisões desta cláusula permanecerá em vigor, a menos que a ou as empresas aéreas interessadas a retirem ou que se aprove outra tarifa. Não obstante, a tarifa não poderá ser prorrogada por mais de 6 meses depois da data de expiração prevista, a menos que as Partes a aprovem. Quando tiver sido aprovada uma tarifa sem data de expiração e não haja sido apresentada e aprovada uma nova tarifa, esta tarifa será mantida em vigor até que qualquer das Partes notifique, por iniciativa própria ou a pedido das empresas aéreas afetadas, que retira sua aprovação. Tal retirada de aprovação não ocorrerá com menos de 30 dias de aviso.

10. As Partes procurarão assegurar-se de que existe um mecanismo ativo e eficaz dentro de suas jurisdições para investigar as violações cometidas por qualquer empresa aérea, agências de venda de passagens e cargas, organizador de viagens turísticas ou expedidor de cargas, no que diz respeito às tarifas estabelecidas de acordo com este Artigo. Além disso, deverão assegurar-se de que a violação de tais tarifas é passível de punição, impondo-se medidas dissuasivas de forma consistente e não discriminatória.

ARTIGO 18
Salvaguardas

1. As Partes concordam que as seguintes práticas das empresas aéreas podem considerar-se como possíveis práticas competitivas desleais que podem 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 prejudicam-na seriamente;

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 que indica abuso da posição dominante na rota.

2. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte consideram que uma ou várias operações pretendidas ou realizadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte podem constituir comportamento competitivo desleal, de acordo com as práticas listadas no parágrafo 1, podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 30 (Consultas) a fim de resolver o problema. Em tal solicitação, devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas deverão ser iniciadas até 30 dias após a solicitação.

3. Se as Partes não conseguirem resolver o problema mediante consultas, qualquer das Partes poderá invocar o Artigo 31 (Solução de Controvérsias) deste Acordo.

ARTIGO 19
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, 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 serão permitidas em conformidade com a legislação vigente e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto os normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

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

ARTIGO 20
Venda e Comercialização de Serviços de Transporte Aéreo

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 terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

ARTIGO 21
Pessoal Não Nacional e Acesso a Serviços Locais

1. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base na reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e funcionários comerciais, operacionais e técnicos necessários à operação dos serviços acordados.

2. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou com uso dos 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.

3. 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 necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 1 deste Artigo; e

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

ARTIGO 22
Serviços de Escala

Sujeita às disposições de segurança de vôo, incluindo as Normas e Métodos Recomendados (SARP) da OACI, contidas no Anexo 6, a empresa aérea designada pode escolher qualquer uma entre as empresas prestadoras de serviços de escala.

ARTIGO 23
Compartilhamento de Códigos e Acordos de Cooperação

Cada empresa aérea designada pode realizar acordos de comercialização em cooperação, tais como operação conjunta, bloqueio de espaço e código compartilhado, com empresas aéreas de quaisquer das Partes, desde que ambas as empresas aéreas envolvidas possuam a autorização apropriada e satisfaçam os requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos.

ARTIGO 24
Arrendamento

1. Qualquer das Partes pode impedir a utilização de aeronaves arrendadas para realizar os serviços regidos por este Acordo, quando não cumprirem o disposto nos Artigos 8 (Segurança de Vôo) e 9 (Segurança da Aviação).

2. Sujeitas ao disposto no parágrafo 1 acima, as empresas aéreas designadas de cada Parte podem utilizar aeronaves arrendadas de outras empresas aéreas, para operar os serviços acordados neste Acordo, desde que os contratos de arrendamento não confiram à empresa arrendadora de outro país acesso a direitos de tráfego que não lhe tenham sido concedidos.

ARTIGO 25
Sistemas de Reserva por Computador (SRC)

Cada Parte deverá aplicar em seu território o Código de Conduta para a Regulamentação e Operação dos Sistemas de Reserva por Computador da OACI, em harmonia com outros regulamentos e normas aplicáveis com relação aos sistemas de reserva por computador.

ARTIGO 26
Proibição de Fumar

1. Cada Parte deverá proibir ou fazer com que suas empresas aéreas proíbam o fumo em todos os vôos de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes. Esta proibição deverá ser aplicada em todos os lugares dentro da aeronave e estará em vigor desde o momento em que uma aeronave começa o embarque dos passageiros até o momento em que se completa seu desembarque.

2. Cada Parte tomará todas as medidas que considere razoáveis para assegurar o cumprimento, por suas empresas aéreas e seus passageiros e os membros da tripulação, das disposições deste Artigo, incluindo a imposição de penas apropriadas para o seu não-cumprimento.

ARTIGO 27
Proteção do Meio Ambiente

As Partes apóiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentado da aviação. Com relação às operações entre seus respectivos territórios, as Partes concordam em cumprir as Normas e Métodos Recomendados (SARP) do Anexo 16 da OACI e a política e a orientação da OACI vigentes sobre proteção do meio ambiente.

ARTIGO 28
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão proporcionar ou deverão fazer 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 requeridos com o propósito de rever a capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

ARTIGO 29
Aprovação de Horários

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

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

ARTIGO 30
Consultas

No 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.

ARTIGO 31
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 8 (Segurança de Vôo) e 17 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão envidar esforços para resolvê-las mediante negociações entre elas. Caso não seja possível a solução da controvérsia, ela será conduzida por meio dos canais diplomáticos.

ARTIGO 32
Emendas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas com a outra Parte para emendar o presente Acordo ou seus Anexos. Tais consultas deverão ser iniciadas dentro dos 60 (sessenta) dias da data de recebimento da solicitação.

2. Qualquer emenda entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

3. Qualquer emenda aos Anexos pode ser feita mediante troca de correspondência entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 33
Acordos Multilaterais

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

ARTIGO 34
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte por escrito, por nota diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. O Acordo deverá expirar à meia noite, hora local da Parte notificada imediatamente antes do primeiro aniversário da 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 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 35
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional por qualquer das Partes, depois de cumpridas as respectivas exigências constitucionais.

ARTIGO 36
Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor a partir da data em que for concluído o intercâmbio de notas diplomáticas entre as Partes.

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

Feito em Acra, no dia 12 do mês de abril do ano de 2005 em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CELSO AMORIM
Ministro das Relações Esteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DE GANA

NANA AKUFO-ADDO
Ministro dos Negócios Estrangeiros

ANEXO

Quadro de Rotas

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

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

De: pontos no Brasil

Para: Acra

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas de Gana:

De: pontos em Gana

Para: dois pontos no Brasil a serem acordados posteriormente*

* Um ponto para serviços mistos e um ponto para serviços exclusivamente cargueiros.

Nota: Na operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, as empresas designadas de qualquer das Partes terão o direito de transportar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, originados em uma Parte e destinados a outra Parte.

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GHANA

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Republic of Ghana
hereinafter referred to as the "Parties",

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7th, 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of aviation, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between their respective territories.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

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

a) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

b) "aeronautical authorities " means, in the case of the Federative Republic of Brazil the Aeronautical Commander and in the case of the Republic of Ghana the Minister in charge of Civil Aviation, or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

c) “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

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

d) “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;

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

f) “international air transportation” is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

g) “tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage or cargo, in air transportation, 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, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

i) “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; and

j) “air service”, “international air service”, “airline”, and “stop for non-traffic purposes”, have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present 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 said territory for non- traffic purposes;

c) the rights otherwise specified in this Agreement;

d) 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 carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party, and

e) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

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. Upon receipt of such a designation and on 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) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security);

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

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

d) the airline has its principle place of business in the territory of the Party designating the airline and holds a current air operator's certificate issued by the said Party.

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 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:

a) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security);

b) 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; and

c) 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; or

d) whenever the said Party has no proof that the airline has its principle place of business in the territory of the Party designating the airline and holds a current air operator's certificate issued by that Party.

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 airlines 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 and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, 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
Direct Transit

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 7
Recognition of Certificates

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 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 licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 8
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 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, 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 period of time.

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 shall be 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 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed period of time

has elapsed, the Secretary General of ICAO shall be advised thereof. The latter shall also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 9
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.

2. 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.

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

4. The Parties shall, in their mutual relations:

a) act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention;

b) 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, and

c) advise each other of any difference between their national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations at any time to discuss any such differences.

5. Each Party agrees that operators of such aircraft may be required to observe the aviation security provisions of the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party.

6. 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.

7. Each Party shall also give due consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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.

9. 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.

10 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 10
Security of Travel Documents

1. Each Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.

2. In this regard, each Party agrees to establish controls on the lawful issuance, verification and use of passports and other travel and identity documents issued by, or on behalf of that Party.

3. Each Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objectives above, each Party shall endeavor to issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Doc 9303, Machine Readable Travel Documents: Part 1 – Machine Readable Passports, Part 2 – Machine Readable Visas, and/or Part 3 – Size 1 and Size 2 Machine Readable Official Travel Documents.

6. Each Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 11
Inadmissible and Undocumented Passengers and Deportees

1. Each Party agrees to establish effective border controls.

2. In this regard, each Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Chicago Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.

3. Pursuant to the objectives above, each Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the letter relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Appendix 9 "b" to Annex 9, when taking action under the relevant paragraphs of Chapter 3 of the said Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

ARTICLE 12
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 13
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:

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 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 such other items referred to in paragraph 1 of this

Article, provided that the other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.

ARTICLE 14
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 15
Fair Competition

1. Each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by this agreement.

2. Both Parties 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.

3. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, which could affect the operation of air transport services under this agreement.

4. The Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

5. In the event agreement is not reached by correspondence or Consultations, either Party may invoke Article 31 (Settlement of Disputes) of this Agreement.

ARTICLE 16
Capacity

1. 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.

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Parties shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the traffic requirements between 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 so as to achieve equality and mutual benefit, in principle by equal sharing of the total capacity between the Parties.

4. Each Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Party and its designated airline(s) 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 17
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 Parties agree to 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 tariffs shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Parties, after discussion as required with their respective governments and, if applicable, consultation with other airlines. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff coordination mechanism. Failing any multilateral or bilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.

4. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Parties for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than 30 days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.

5. Each Party 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 its 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. 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.

6. Approval of tariffs consequent upon the provisions of Paragraph 5 above may be given expressly by either Party to the airline(s) filing the tariffs. However, if the Party concerned has not given in writing to the other Party notice of disapproval of such tariffs of the airline(s) of the other Party within 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 4, the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.

7. Where either Party believes that a tariff for carriage to its territory falls within the categories described in Paragraph 2 above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party, as soon as possible, and at least within 30 days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in Paragraph 8 below.

8. 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 60 days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for a reasonable resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

9. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved. However a tariff shall not be prolonged for more than 6 months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by the Parties. Where a tariff has been approved without an expiry date and where no new tariff has been filed and approved, that tariff shall remain in force until either of the Parties gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline(s) concerned. Such termination shall not take place with less than 30 days notice.

10. The Parties shall endeavor to ensure that active and effective machinery exists within their jurisdictions to investigate violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer, or freight forwarder, of tariffs established in accordance with this Article. They shall furthermore ensure that the

violation of such tariffs is punishable by deterrent measures on a consistent and non-discriminatory basis.

ARTICLE 18
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, they may request consultation in accordance with Article 30 (Consultations) 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 30 days of the request.

3. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke Article 31 (Settlement of Disputes) of this Agreement.

ARTICLE 19
Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad to the airline(s) choice of State, 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 from the duties, taxes and contributions they are subject to.

ARTICLE 20
Sale and Marketing of Air Transport Services

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 shall have the right to 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.

ARTICLE 21
Non-National Personnel and Access to Local Services

1. 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.

2. 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.

3. 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 1 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 22
Ground Handling

Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices (SARP) contained in Annex 6, the designated airline may choose from among competing providers of ground handling services.

ARTICLE 23
Code-Sharing / Cooperative Arrangements

Each designated airline may enter into cooperative marketing arrangements such as joint-venture, blocked space and code-share with airlines of either Party, provided that both airlines involved hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

ARTICLE 24
Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this agreement which does not comply with Articles 8 (Safety) and 9 (Security).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may use leased aircraft from other airlines, to operate the agreed services under this agreement, provided that such arrangements are not equivalent to giving a lessor airline of another country access to traffic rights not otherwise available to that airline;

ARTICLE 25
Computer Reservation Systems (CRS)

Each Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory consistent with other applicable regulations and obligations concerning computer reservation systems.

ARTICLE 26
Ban on Smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences embarkation of passengers to the time disembarkation of passengers is completed.

2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 27
Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARP) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 28
Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines 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 airline(s) of the first Party.

ARTICLE 29
Approval of Schedules

1. The designated airline 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, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least (15) fifteen days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 30
Consultations

In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

ARTICLE 31
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 Articles: 8 (Safety) and 17 (Tariffs), the aeronautical authorities of the Parties shall endeavor to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Parties for settlement, through diplomatic channels.

ARTICLE 32
Amendments

1. Either Party may at any time request consultation with the other Party for the purpose of amending the present Agreement or its Annexes. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request.

2. Any amendment shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. Any amendment of the Annexes may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 33
Multilateral Agreements

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

ARTICLE 34
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 at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of 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 35
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by either Party upon completion of their respective constitutional requirements.

ARTICLE 36
Entry into Force

This Agreement shall enter into force from the date on which the exchange of diplomatic notes between the Parties has been completed.

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

Done at Acra on the 12th day of April, of the year 2005 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 THE
REPUBLIC OF GHANA

Hon. NANA AKUFO-ADDO, MP
Minister for Foreign Affairs

ANNEX

Route Schedules

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

To: Accra

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

From: points in Ghana

To: Two points in Brazil to be agreed upon later*.

* One point for combination services and one point for all cargo services.

Note: In operating the agreed services on the specified routes, the designated airlines of either Party shall have the right to transport passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, originating in one Party and destined for the other Party.