ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo dos Estados Unidos da América
(doravante denominados "Partes");

Desejando promover sistema de aviação internacional baseado na competição entre as empresas aéreas no mercado, com o mínimo de interferência e regulação governamental;

Desejando tornar possível para as empresas aéreas oferecer ao público usuário de passagens e carga variedade de opções de serviço, e desejando encorajar as empresas aéreas a individualmente desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades relativas ao transporte aéreo internacional;

Desejando garantir o mais alto nível de segurança operacional e de segurança da aviação no transporte aéreo internacional e reafirmando sua grave preocupação a respeito de atos ou ameaças contra a segurança de aeronaves, que colocam em risco a segurança de pessoas ou propriedades, afetam de forma adversa a operação do transporte aéreo e minam a confiança do público na segurança da aviação civil; e

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Acordam o seguinte:

Artigo 1
Definições

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

1) "Autoridade aeronáutica" significa, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transportes e, no caso do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e qualquer pessoa ou agência autorizada a executar as funções exercidas pelo Departamento de Transportes ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);

2) "Acordo" significa este Acordo e quaisquer emendas decorrentes;

3) "Transporte aéreo" significa o transporte público por aeronaves de passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, regular ou não regular, por remuneração ou aluguel;

4) "Empresa aérea de uma Parte" significa uma empresa aérea que detenha um Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por aquela Parte e tenha sua matriz no território daquela Parte;

5) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui:

   a. qualquer emenda que tenha entrado em vigor de acordo com o Artigo 94(a) daquela Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes; e

   b. qualquer Anexo ou emenda adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

6) "Custo total" significa o custo da prestação de um serviço acrescido de um montante razoável relativo a despesas administrativas;

7) "Transporte aéreo internacional" significa o transporte aéreo que passa pelo espaço aéreo do território de mais de um Estado;

8) "Preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem ou carga (excluindo mala postal) no transporte aéreo, incluindo transporte de superfície em conexão com transporte aéreo internacional, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas ou encargos;

9) "Escala para fins não comerciais" significa um pouso para qualquer propósito que não o de embarque ou desembarque de passageiros, bagagem, carga ou mala postal no transporte aéreo;

10) "Território" significa as áreas de terra, água e mar territorial sob a soberania de uma Parte; e

11) "Tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas pelo uso das instalações e serviços do aeroporto, do ambiente aeroportuário, de navegação aérea ou segurança da aviação, incluindo instalações e serviços correlatos.

Artigo 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos para a operação de transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas da outra Parte:

a) o direito de sobrevoar seu território sem pousar;

b) o direito de fazer escalas no seu território para fins não comerciais;

c) o direito de executar transporte aéreo internacional entre pontos nas seguintes rotas:

i. para empresas dos Estados Unidos, de pontos aquém dos Estados Unidos, via os Estados Unidos, e de pontos intermediários para qualquer ponto ou pontos no Brasil e além do Brasil;

ii. para empresas do Brasil, de pontos aquém do Brasil, via Brasil, e de pontos intermediários para qualquer ponto ou pontos nos Estados Unidos e além dos Estados Unidos; e

d) os demais direitos especificados neste Acordo.

2. Cada empresa aérea de cada Parte poderá, em qualquer ou em todos os voos, a sua escolha:

a) operar voos em qualquer ou em ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voos na mesma operação;

c) servir pontos aquém, intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

e) transferir tráfego entre quaisquer de suas aeronaves, em qualquer ponto;

f) servir pontos aquém de qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar tais serviços ao público como serviços diretos;

g) efetuar paradas em quaisquer pontos dentro ou fora do território de qualquer Parte;

h) transportar tráfego em trânsito pelo território da outra Parte; e

i) combinar tráfego na mesma aeronave independentemente de onde esse tráfego se originou;

sem limitação de direção ou limitação geográfica e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território do país da empresa aérea.

3. Em qualquer segmento ou segmentos das rotas referidas no presente Artigo, qualquer empresa de uma Parte poderá executar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação de mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronaves operadas, desde que, na direção de saída, o transporte além de tal ponto seja a continuação do transporte originado no território do país da empresa aérea e, na direção de entrada, o transporte para o território do país da empresa aérea seja a continuação do transporte além de tal ponto.

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

Operações Não Regulares (*Charter*)

5. Cada Parte autorizará operações não regulares (*charter*) de passageiros, carga e combinadas sem limitação quanto ao número de voos. Nada neste parágrafo limitará os direitos de uma Parte de requerer que as empresas aéreas de ambas as Partes cumpram os requisitos relativos à proteção de montantes pagos pelo passageiro e dos direitos do passageiro referentes a cancelamento e reembolso.

Artigo 3
Autorização

Cada Parte, ao receber o pedido de autorização de operação da empresa aérea da outra Parte, na forma e no modo prescritos para autorização de operações e permissões técnicas, concederá as autorizações e permissões de operação apropriadas com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea sejam da outra Parte, de nacionais daquela Parte, ou de ambos;

b) a empresa aérea esteja qualificada para satisfazer as condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de transporte aéreo internacional pela Parte que considera a solicitação ou solicitações; e

c) a outra Parte cumpra e administre as disposições estabelecidas no Artigo 6 (Segurança Operacional) e no Artigo 7 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Artigo 4
Revogação de Autorização

1. Qualquer Parte poderá revogar, suspender ou limitar as autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea nos casos em que:

a) a empresa aérea não seja uma empresa aérea da outra Parte conforme o Artigo 1, item 4, deste Acordo;

b) a propriedade substancial e o controle efetivo da empresa aérea não sejam da outra Parte, de nacionais daquela Parte, ou de ambos; ou

c) a empresa aérea não cumpra com as disposições estabelecidas no Artigo 5 (Aplicação de Leis) deste Acordo.

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para impedir mais infrações referidas na alínea c do parágrafo 1 deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão exercidos apenas após a realização de consulta com a outra Parte.

3. Este Artigo não limita os direitos de qualquer das Partes de negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte, conforme provisões do Artigo 6 (Segurança Operacional) ou Artigo 7 (Segurança da Aviação) deste Acordo.

Artigo 5
Aplicação de Leis

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, serão cumpridos por tal aeronave quando da entrada, saída, ou enquanto permanecer no território dessa Parte.

2. Durante a entrada, permanência, ou saída do território de uma Parte, as leis e os regulamentos dessa Parte, relativos à entrada ou à saída de seu território de passageiros, tripulantes ou carga em aeronave (incluindo regulamentos relativos à entrada, liberação, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega, e quarentena ou, no caso de mala postal, os regulamentos postais) serão cumpridos por, ou em nome de, tais passageiros, tripulantes ou carga das empresas aéreas da outra Parte.

Artigo 6
Segurança Operacional

1. Cada Parte reconhecerá como válidos, para o objetivo de operar o transporte aéreo estabelecido por este Acordo, certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidos ou convalidados pela outra Parte e ainda em vigor, desde que os requisitos de tais certificados ou licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte, todavia, poderá recusar-se a reconhecer como válidos, para o objetivo de sobrevoo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos ou convalidados aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

2. Qualquer das Partes poderá solicitar consultas relativas aos padrões de segurança mantidos pela outra Parte no que se refere a aspectos relacionados às instalações aeronáuticas, tripulações, aeronaves e operações de empresas daquela outra Parte.

3. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva padrões de segurança e requisitos nas áreas referidas no parágrafo 2 deste Artigo que sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção, a outra Parte será notificada de tais conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, e a outra Parte tomará as medidas corretivas apropriadas dentro de um prazo razoável.

4. Cada Parte reserva-se o direito de negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de operação ou permissões técnicas de uma empresa aérea ou empresas aéreas da outra Parte no caso de a outra Parte não tomar as medidas corretivas apropriadas num prazo razoável, e de tomar medidas imediatas, previamente a qualquer consulta, relativas a tal empresa aérea ou empresas aéreas caso a outra Parte não mantenha e administre os padrões mínimos referidos no parágrafo 3 deste Artigo e caso essas medidas imediatas sejam essenciais para a prevenção de outras infrações.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 deste Artigo será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência aos parágrafos 3 e 4 do presente Artigo, se for constatado que uma Parte continua a descumprir as normas da OACI depois de transcorrido prazo razoável, o Secretário Geral da OACI será disso notificado. O Secretário Geral da OACI igualmente será notificado sobre a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 7
Segurança da Aviação

1. As Partes afirmam 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 no âmbito do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia, em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, do Protocolo para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que Prestem Serviço à Aviação Civil Internacional, Suplementar à Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988, e da Convenção para a Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Detecção, assinada em Montreal, em 1° de março de 1991, bem como de qualquer outra convenção sobre segurança da aviação civil à qual ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de 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, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação e práticas recomendadas apropriadas, estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registrados, operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação exigidas pela outra Parte para a entrada, saída e permanência no território da outra Parte e que sejam tomadas medidas adequadas para proteger a aeronave e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, assim como carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte igualmente considerará de modo favorável toda solicitação da outra Parte relativa à adoção de medidas especiais de segurança para combater uma ameaça específica.

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

6. Cada Parte permitirá, dentro de sessenta (60) dias seguintes a uma notificação, que as autoridades competentes da outra Parte efetuem uma avaliação no território da primeira Parte relativa a medidas de segurança sendo aplicadas pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos entre os territórios das Partes e àqueles voos de operadores de aeronaves que sejam registrados no território da Parte que conduz a avaliação. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos entre as autoridades competentes e implementados sem demora, a fim de se assegurar que as avaliações sejam realizadas de maneira expedita. Todas as avaliações serão mantidas em caráter confidencial entre as Partes.

7. Com plena consideração à responsabilidade de cada Parte de assegurar a efetiva implementação dos Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) apropriados contidos no Anexo 17 da Convenção, e como reconhecido no parágrafo 3 deste Artigo, as Partes terão o direito a que suas autoridades competentes conduzam visitas técnicas de segurança aeroportuária no território da outra Parte, e prestarão toda a assistência mútua necessária, com o objetivo de verificar se as medidas de segurança preconizadas pelo Anexo 17 à Convenção estão sendo efetivamente implementadas. As autoridades competentes das Partes coordenarão tais visitas, concedendo-se mutuamente no mínimo sessenta (60) dias de prazo a partir da notificação por escrito, para identificar os aeroportos a serem visitados, as datas das visitas, e o escopo de cada visita. Os relatórios de visitas técnicas de segurança aeroportuária serão mantidos em caráter confidencial pelas Partes.

8. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas daquela Parte poderão solicitar a realização imediata de consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro de quinze (15) dias a partir da data de tal solicitação, isso constituirá motivo para negar, revogar, suspender, limitar ou impor condições sobre as autorizações operacionais e permissões técnicas da empresa aérea ou empresas aéreas daquela Parte. Quando justificado por uma

emergência, uma Parte poderá adotar medidas temporárias antes de decorridos quinze (15) dias.

Artigo 8
Oportunidades Comerciais

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar, em seu território, serviços aéreos internacionais diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender o transporte aéreo na moeda desse território, ou em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tal transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. Uma empresa aérea de uma Parte poderá vender o transporte aéreo no território da outra Parte diretamente e, a seu critério, por meio de seus agentes, exceto como possa ser disposto especificamente pelos regulamentos sobre voos não regulares *(charter)* do país no qual o voo não regular se origina que sejam relativos à proteção dos montantes pagos pelo passageiro e aos direitos de cancelamento e reembolso dos passageiros. Cada empresa aérea terá o direito de vender tal transporte, e qualquer pessoa poderá comprar livremente tal transporte, na moeda daquele território ou em moedas livremente conversíveis.

Representantes de Empresas Aéreas

4. As empresas aéreas de cada Parte poderão, com base na reciprocidade, e de acordo com as leis e os regulamentos da outra Parte relativos à entrada, à residência e ao emprego, trazer e manter no território da outra Parte seus especialistas gerenciais, de vendas, técnicos, operacionais, e outro pessoal especialista necessário à provisão do transporte aéreo.

5. Essas necessidades de pessoal poderão, a critério das empresas aéreas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou por meio da utilização dos serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

6. Os representantes e os auxiliares estarão sujeitos às leis e aos regulamentos em vigor da outra Parte e, de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte pretende, com o mínimo de demora, julgar as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no parágrafo 4 deste Artigo; e

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

Serviços de Apoio em Solo

7. Cada empresa aérea terá o direito de executar seu próprio serviço de apoio em solo no território da outra Parte (*self-handling*) ou, a seu critério, selecionar entre agentes concorrentes para a realização de tais serviços no todo ou em parte. Os direitos estarão

sujeitos apenas às restrições físicas resultantes de considerações sobre as limitações físicas das instalações e da segurança aeroportuária. Nos casos em que tais considerações excluam a possibilidade de serviço próprio (*self-handling*), os serviços de apoio em solo estarão disponíveis a todas as empresas aéreas de forma não discriminatória; as tarifas serão baseadas no custo dos serviços prestados, e tais serviços serão comparáveis ao tipo e à qualidade dos serviços caso o serviço próprio fosse possível.

Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

8. Cada empresa aérea terá o direito de converter e remeter, por solicitação, para o seu país e, exceto quando inconsistente com as leis e os regulamentos geralmente aplicáveis, para qualquer outro país ou países de sua escolha, as receitas locais que excedam as somas localmente desembolsadas. A conversão e a remessa serão prontamente permitidas sem restrições nem cobrança de impostos sobre as mesmas, à taxa de câmbio aplicável às transações e remessas do dia do pedido inicial da empresa aérea para a remessa.

9. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e os regulamentos vigentes, desde que tais leis e regulamentos não diminuam os direitos concedidos por este Acordo, e tais transações não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução dessa conversão e remessa.

10. O disposto neste Artigo não desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento de impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas, desde que tais impostos, taxas e contribuições não diminuam os direitos concedidos por este Acordo.

11. As empresas aéreas de cada Parte poderão pagar despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte, em moeda local. À sua escolha, as empresas aéreas de cada Parte poderão pagar tais despesas no território da outra Parte em moedas livremente conversíveis, de acordo com a regulamentação monetária local.

Código Compartilhado

12. Ao operar ou oferecer os serviços autorizados por este Acordo, qualquer empresa aérea de uma Parte poderá entrar em acordos cooperativos de comercialização tais como bloqueio de assentos, código compartilhado, ou acordos de arrendamento, com:

a) uma empresa aérea ou empresas aéreas de qualquer das Partes;

b) uma empresa aérea ou empresas aéreas de um terceiro país; e

c) um provedor de transporte de superfície de qualquer país;

desde que todos os participantes de tais acordos (i) possuam as autorizações apropriadas e (ii) cumpram com os requisitos normalmente aplicados a tais acordos.

Serviços Intermodais

13. Empresas aéreas e provedores indiretos do transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrição, empregar em conexão com o transporte aéreo internacional qualquer transporte de carga por superfície de ou para quaisquer pontos nos territórios das Partes ou em terceiros países, inclusive de e para todos os aeroportos com instalações alfandegárias, bem como transportar carga de acordo com as leis e os regulamentos

aplicáveis. Tal carga, quer seja transportada por superfície ou por via aérea, terá acesso às instalações e procedimentos alfandegários do aeroporto. As empresas aéreas poderão optar por executar seu próprio transporte de superfície ou fazê-lo por meio de acordos com outros transportadores de superfície, incluindo o transporte de superfície operado por outras empresas aéreas e provedores indiretos de transporte aéreo de carga. Tais serviços intermodais de carga poderão ser oferecidos com um preço único para todo o transporte aéreo e de superfície combinados, desde que os expedidores não sejam induzidos a erro com relação aos fatos relativos a tal transporte.

Artigo 9
Taxas e Encargos Alfandegários

1. Ao chegar no território de uma Parte, as aeronaves operadas em transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas da outra Parte, seu equipamento de uso normal, equipamento de solo, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças de reposição (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo, mas não limitadas a itens tais como comida, bebidas e bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao uso pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros itens de uso pretendido ou efetivamente utilizados em conexão com a operação ou serviço das aeronaves engajadas em transporte aéreo internacional deverão ser isentos, com base na reciprocidade, de restrições sobre importações, impostos sobre a propriedade e sobre o capital, direitos alfandegários, impostos sobre o consumo, e taxas e encargos similares que sejam (a) impostos pelas autoridades nacionais e (b) não-baseados no custo dos serviços prestados, desde que tais equipamentos e suprimentos permaneçam a bordo da aeronave.

2. Serão igualmente isentos, com base na reciprocidade, de impostos, contribuições, tributos, taxas, e encargos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, com exceção dos encargos baseados no custo dos serviços prestados:

a) provisões de bordo introduzidas ou supridas no território de uma Parte e levadas a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional com destino ao exterior, mesmo quando essas provisões devam ser utilizadas numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual elas foram levadas a bordo;

b) equipamento de solo e peças de reposição (incluindo motores) introduzidos no território de uma Parte para serviços, manutenção ou reparo de aeronave de uma empresa aérea da outra Parte utilizada em transporte aéreo internacional;

c) combustíveis, lubrificantes e suprimentos técnicos de consumo introduzidos ou supridos no território de uma Parte para uso em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte engajada em transporte aéreo internacional, mesmo que esses suprimentos devam ser utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual eles foram levados a bordo; e

d) material publicitário e promocional introduzido ou suprido no território de uma Parte e levado a bordo, dentro de limites razoáveis, para utilização na direção de saída em aeronave de uma empresa aérea da outra Parte

engajada em transporte aéreo internacional, mesmo quando esses materiais devam ser utilizados numa parte da viagem realizada sobre o território da Parte na qual eles foram levados a bordo.

3. Pode-se requerer que os equipamentos e suprimentos referidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam colocados sob a supervisão ou controle das autoridades competentes.

4. As isenções previstas por este Artigo estarão igualmente disponíveis nos casos em que as empresas aéreas de uma Parte tiverem estabelecido contrato com outra empresa aérea, que similarmente usufrui de tais isenções concedidas pela outra Parte, para empréstimo ou transferência, no território da outra Parte, dos itens especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo.

Artigo 10
Tarifas Aeronáuticas

1. Tarifas aeroportuárias que possam ser impostas pelas autoridades ou órgãos competentes de cada Parte sobre as empresas aéreas da outra Parte serão justas, razoáveis, não injustamente discriminatórias e equitativamente distribuídas dentre as categorias de usuários. Em qualquer situação, quaisquer destas tarifas aeronáuticas serão cobradas às empresas aéreas da outra Parte em termos não menos favoráveis do que os termos mais favoráveis disponíveis para qualquer outra empresa aérea no momento em que as tarifas sejam cobradas.

2. Tarifas aeroportuárias impostas sobre as empresas aéreas da outra Parte podem refletir, mas não exceder o custo total para as autoridades ou órgãos competentes relativo a provisão de serviços e instalações apropriadas de aeroportos, ambiente aeroportuário, navegação aérea, e segurança da aviação no aeroporto ou no sistema aeroportuário. Tais encargos podem incluir um retorno razoável sobre o capital, após a depreciação. As instalações e os serviços para os quais os encargos são cobrados devem ser disponibilizados de maneira eficiente e econômica.

3. Cada Parte encorajará a realização de consultas entre suas autoridades ou órgãos competentes no seu território e as empresas aéreas que utilizam as instalações e os serviços proporcionados, e encorajarão as autoridades ou órgãos competentes e as empresas aéreas a trocarem as informações que sejam necessárias para permitir uma revisão acurada da razoabilidade das tarifas aeroportuárias de acordo com os princípios estabelecidos nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte encorajará as autoridades competentes a comunicar a seus usuários, com razoável antecedência, quaisquer propostas de modificação das tarifas aeronáuticas, a fim de permitir-lhes expressar suas opiniões antes que as alterações sejam feitas.

4. Nenhuma das Partes será considerada, nos processos de solução de controvérsias nos termos do Artigo 15 do presente Acordo, como estando em violação de uma disposição deste Artigo, a menos que ela (a) não proceda à revisão da tarifa ou prática que seja objeto de reclamação pela outra Parte dentro de um período razoável de tempo; ou (b) após tal revisão, não tome todas as medidas que estejam ao seu alcance para corrigir qualquer tarifa ou prática incompatível com este Artigo.

Artigo 11
Concorrência

1. Cada Parte concederá uma oportunidade justa e igualitária às empresas aéreas de ambas as Partes para competir na prestação do transporte aéreo internacional regido por este Acordo.

Capacidade

2. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea determine a frequência e a capacidade do transporte aéreo internacional que oferece com base em considerações comerciais do mercado. Em conformidade com esse direito, nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas da outra Parte, exceto no que possa ser requerido por razões alfandegárias, técnicas, operacionais ou ambientais, sob condições uniformes, conforme o Artigo 15 da Convenção.

3. Nenhuma Parte imporá às empresas aéreas da outra Parte um requisito de primeira-recusa (direito de opção), proporcionalidade de número de voos, taxa de não objeção ou qualquer outro requisito relativo a capacidade, frequência, ou tráfego que possa ser inconsistente com as finalidades deste Acordo.

4. Nenhuma das Partes exigirá o registro, para aprovação, de horários, programação de voos *charter*, ou planos operacionais pelas empresas aéreas da outra Parte, exceto conforme possa ser requerido de forma não discriminatória para assegurar o cumprimento das condições uniformes previstas pelo parágrafo 2 deste Artigo ou como possa ser especificamente autorizado neste Acordo. Se uma Parte requerer registros para fins informativos, ela deverá minimizar a sobrecarga administrativa dos requisitos e procedimentos de registro sobre os intermediários do transporte aéreo e sobre as empresas aéreas da outra Parte.

Artigo 12
Preços

1. Cada Parte permitirá que os preços para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes com base em considerações comerciais do mercado.

2. Qualquer Parte poderá requerer a notificação a ou o registro junto a suas autoridades aeronáuticas dos preços a serem cobrados de ou para seu território pelas empresas aéreas da outra Parte. Tal notificação ou registro pelas empresas aéreas não poderá ser solicitado antes da oferta inicial de um preço.

Artigo 13
Consultas

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas relativas a este Acordo. Tais consultas terão início na data mais breve possível, dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data em que a outra Parte receba a solicitação, a menos que acordado de outra forma.

Artigo 14
Emendas

As Partes poderão emendar este Acordo a qualquer momento, por escrito. As emendas entrarão em vigor na data do recebimento da última Nota de uma troca de Notas diplomáticas entre as Partes, que confirme o cumprimento de todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor das emendas.

Artigo 15
Solução de Controvérsias

Qualquer controvérsia que surja no âmbito deste Acordo, exceto aquelas resultantes do Artigo 12 (Preços) deste Acordo, que não seja resolvida dentro de trinta (30) dias a partir da data estabelecida para consultas conforme o disposto no Artigo 13 deste Acordo, será solucionada por via diplomática e, se não solucionada, será encaminhada, por acordo das Partes, para mediação. Se as Partes não acordarem nesse sentido, a controvérsia será submetida à arbitragem por solicitação de qualquer das Partes, mediante notificação por escrito, por via diplomática. A arbitragem será realizada em conformidade com os procedimentos acordados pelas Partes.

Artigo 16
Denúncia

Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar à outra, por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. A denúncia surtirá efeito à meia-noite (no local do recebimento da notificação pela outra Parte) ao final da temporada de tráfego IATA em vigor, um ano após a data de notificação da denúncia por escrito, a menos que tal notificação seja retirada por acordo das Partes antes do término desse prazo.

Artigo 17
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer de suas emendas serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 18
Entrada em Vigor

1. Este Acordo entrará em vigor na data do recebimento da última Nota de uma troca de Notas diplomáticas entre as Partes, que confirme o cumprimento de todos os procedimentos internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo.

2. Após sua entrada em vigor, este Acordo substituirá o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América sobre Transporte Aéreo, assinado em Brasília, em 21 de março de 1989, como emendado.

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

Feito em BRASILIA, em 19 de MARÇO de 2011, em dois originais, em português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Thomas Shannon
Embaixador dos Estados Unidos no Brasil

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the United States of America
(hereinafter, the "Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport 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 transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of Brazil, the National Civil Aviation Agency (ANAC), and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or said National Civil Aviation Agency (ANAC);

2) "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;

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

4) "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;

5) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:

   a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

   b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

6) "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7) "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8) "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;

9) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;

10) "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and

11) "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services, including related services and facilities.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:

i. for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in Brazil and beyond;

ii. for airlines of Brazil, from points behind Brazil via Brazil and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and

d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;

d) omit stops at any point or points;

e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

h) carry transit traffic through the other Party's territory; and

i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Charter Operations

5. Each Party shall authorize passenger, cargo, and combination charter operations without limitation on the number of flights. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Article 3
Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

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

b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c) the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 4
Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

a) that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);

b) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both; or

c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 5
Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of the first Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6
Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party

3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer the safety standards and requirements in the areas referred

to in paragraph 2 of this Article that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within a reasonable time period.

4. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the standards referred to in paragraph 3 of this Article and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

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 paragraphs 3 and 4, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when a reasonable time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 7
Aviation Security

1. The Parties affirm 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 Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal March 1, 1991, as well as with any other convention relating to the security of civil aviation that is binding on both Parties.

2. 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.

6. Each Party shall allow, within sixty (60) days following notice, the appropriate authorities of the other Party to conduct an assessment in the territory of the first Party of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights between the territories of the Parties and those flights of aircraft operators with a registry in the territory of the Party conducting the assessment. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the appropriate authorities of the Parties and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously. The assessment reports will be held in confidence by the Parties.

7. With full regard for each Party's responsibility for ensuring effective implementation of the Standards and appropriate Recommended Practices set forth in Annex 17 to the Convention, and as recognized in paragraph 3 of this Article, the Parties shall have the right, and shall provide all necessary assistance to each other, for their appropriate authorities to conduct technical airport security visits in the territory of the other Party for the purpose of verifying that the security measures required under Annex 17 to the Convention are effectively being carried out. The appropriate authorities of the Parties shall coordinate such visits, providing each other at least sixty (60) days written notice, to identify the airports to be visited, the dates of the visits, and the scope of each visit. The reports from technical airport security visits will be held in confidence by the Parties.

8. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8
Commercial Opportunities

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.

2. Each airline shall have the right to sell air transportation in the currency of that territory, or in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

3. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

Airline Representatives

4. The airlines of each Party shall be entitled, on the basis of reciprocity, and in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

5. These staff requirements may, at the option of the 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.

6. 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 intends, with the minimum of delay, to adjudicate the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 4 of this Article; and

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

Ground-handling

7. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of physical limitations of facilities and airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on a non-discriminatory basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

Currency Conversion and Remittance of Earnings

8. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the

rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

9. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations, provided that such laws and regulations do not diminish the rights granted by this Agreement and such transactions are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

10. The provisions of this Article do not exempt the airlines of either Party from the duties, taxes and contributions to which they are subject, provided that such duties, taxes and contributions do not diminish the rights granted by this Agreement.

11. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

Code Sharing

12. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with:

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

Intermodal Services

13. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9
Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment,

fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such

user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11
Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

Capacity

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12
Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Either Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Such notification or filing by the airlines may be required to be made no earlier than the initial offering of a price.

Article 13
Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14
Amendment

The Parties may amend this Agreement, at any time, in writing. Such amendments shall enter into force on the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of the amendments have been completed.

Article 15
Settlement of Disputes

Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing) of this Agreement, that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request under Article 13 of this Agreement, shall be settled through diplomatic channels and, if not settled, be referred by agreement of the Parties to mediation. If the Parties do not so agree, the dispute shall be submitted to arbitration at the request of either Party, upon written notice through diplomatic channels. Arbitration shall be carried out in accordance with the procedures agreed to by the Parties.

Article 16
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 sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17
Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18
Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of the Agreement have been completed.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Federative Republic of Brazil on Air Transport, signed at Brasilia March 21, 1989, as amended.

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

Done at BRASILIA, this 19 day of MARCH, 2011, in two originals, in the Portuguese and English languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA