ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

E

O GOVERNO DA JAMAICA

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da Jamaica doravante denominados Partes.

Sendo partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago aos 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando firmar um Acordo com vistas a estabelecer e operar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além, concordaram com o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

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

a. "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a Autoridade de Aviação Civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e, no caso da Jamaica, o Ministro responsável pela aviação civil e a Autoridade de Aviação Civil da Jamaica, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou autoridade autorizada a exercer as funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b. "acordo" significa este Acordo, o seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

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

d. "serviços aéreos", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm o significado a eles respectivamente atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

e. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos ou emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

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

g. "OACI" significa a Organização de Aviação Civil Internacional;

h. "rota especificada" significa uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo.

i. "tarifa" significa qualquer valor, taxa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, exceto mala postal, e qualquer outro modo de transporte aplicável aos serviços conexos a tal transporte, cobrados por uma empresa aérea e seus agentes, assim como as condições que regem a disponibilidade de tais valores, taxas ou encargos.

j. "território" em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção; e

k. "tarifas aeronáuticas" significa um preço cobrado às empresas aéreas pelas autoridades responsáveis de cada Parte, ou por elas permitidas, pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança da aviação, incluindo serviços e instalações para aeronaves, tripulação, passageiros e carga.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, para a operação de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas incluído no Anexo.

2. Com base nas disposições contidas neste Acordo, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte, na operação dos serviços aéreos internacionais, terão os seguintes direitos:

a. sobrevoar o território da outra Parte;

b. pousar no território da outra Parte para fins não comerciais;

c. embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, no território de uma Parte em pontos nas rotas especificadas destinadas ou originando-se de pontos no território da outra Parte; e

d. embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, nos territórios de terceiros países em pontos nas rotas especificadas destinadas ou originando-se de pontos no território da outra Parte.

3. As empresas aéreas de cada Parte operando serviços regulares, além daquelas designadas no âmbito do Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, também terão os direitos especificados nos Parágrafos 2 "a" e "b" deste Artigo.

4. Nenhum dispositivo contido neste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte, do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagens, carga e mala postal, transportados mediante pagamento ou designados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por Nota Diplomática endereçada à outra Parte, uma empresa aérea para operar os serviços acordados e a retirar ou alterar tal designação.

2. Ao receber tal notificação de designação, de conformidade com os termos exigidos para a obtenção da autorização de operação, cada Parte concederá, sem demora, as autorizações necessárias à operação dos serviços acordados, desde que:

    a. parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa pertençam à Parte que designou a empresa aérea, ou a seus nacionais, ou ambos;

b. a Parte que designou a empresa aérea cumpra as disposições contidas no Artigo 7 (Segurança) e Artigo 8 (Segurança da Aviação); e

c. a empresa designada esteja habilitada a preencher outras condições determinadas de acordo com as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebeu a designação.

3. Ao receber tal autorização, de acordo com o Parágrafo 2 deste Artigo, uma empresa aérea designada poderá a qualquer momento iniciar a operação dos serviços acordados para os quais foi designada, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4
Suspensão, Revogação e Limitação de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de suspender as autorizações especificadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo de uma empresa aérea designada pela outra Parte, e de revogar, suspender ou impor condições, temporária ou definitivamente, para o exercício desses direitos:

   a. caso não possa provar que parte substancial da propriedade e controle efetivo pertençam à Parte que designou a empresa aérea, seus nacionais, ou ambos; ou

   b. caso a Parte que designou a empresa aérea deixe de cumprir as disposições contidas no Artigo 7 (Segurança) e Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

   c. caso a empresa aérea designada não esteja habilitada a preencher as condições determinadas de acordo com as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços aéreos internacionais pela Parte que recebeu a designação.

2. Tal direito somente será exercido após consultas com a outra Parte, a menos que seja indispensável tomar medidas imediatas para revogar, suspender ou impor condições, de conformidade com o Parágrafo 1 deste Artigo, de forma a impedir infrações às leis e regulamentos acima mencionados.

ARTIGO 5
Aplicação das Leis

1. As leis e regulamentos em vigor de uma Parte relativos à entrada e saída de seu território das aeronaves que oferecem serviços aéreos internacionais, bem como à operação e navegação dessas aeronaves durante sua permanência em seu território, serão observados pela empresa aérea designada da outra Parte.

2. As leis e regulamentos em vigor de uma das Partes relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulação, bagagem, carga e mala postal, bem como de imigração, alfândega, divisas, formalidades sanitárias e quarentena serão observados por passageiros, tripulantes, bagagem e mala postal transportados pelas aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte durante sua permanência nesse território.

3. Nenhuma das Partes dará tratamento mais favorável a sua própria empresa aérea ou a outra empresa aérea que ofereça e garanta serviços internacionais análogos na aplicação de seus regulamentos relativos à imigração, alfândega, quarentena e outros.

ARTIGO 6
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para os objetivos de operação dos serviços acordados desde que tais certificados e licenças sejam emitidos ou convalidados mediante e em conformidade com as normas estabelecidas segundo a Convenção.

2. Caso os certificados ou licenças mencionados no Parágrafo 1 deste Artigo, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte a qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave usada na operação dos serviços acordados, segundo normas diferentes daquelas determinadas pela Convenção, e caso esta diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional, a outra Parte poderá solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas com vistas ao esclarecimento da questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar reconhecer, para sobrevôo ou aterrissagem dentro de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

ARTIGO 7
Segurança de Vôo

1. Cada Parte poderá solicitar a qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança de vôo aplicadas pela outra Parte, nos aspectos relacionados com as instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de vôo,

aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas deverão ser realizadas dentro de 30 (trinta) dias a partir da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra Parte não mantém e 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, a outra Parte deverá ser informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir aquelas Normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, também fica 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 da outra Parte, 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 é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e que o equipamento da aeronave e a condição da mesma estejam conformes com as nas 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 das Partes continua a não cumprir as pertinentes Normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI deverá ser disto notificado. O Secretário Geral deverá também ser notificado após a solução satisfatória de tal situação.

ARTIGO 8
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes deverão atuar, em

particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, seu Protocolo Suplementar para a Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, e a Convenção para Marcação de Explosivos Plásticos para fins de Detecção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, bem como qualquer outra convenção e protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. As Partes deverão atuar, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre a segurança da aviação, estabelecidas pela OACI e que se denominam Anexos à Convenção; deverão exigir que os operadores de aeronaves por elas matriculadas, ou os operadores de aeronaves que tenham a sede principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte deverá notificar a outra Parte sobre quaisquer diferenças que existam entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança de aviação contidas nos Anexos. Cada Parte poderá solicitar consultas imediatas junto à outra Parte a qualquer momento a fim de discutir tais diferenças.

4. Cada Parte concorda em exigir que os operadores de aeronaves observem as disposições sobre segurança da aviação mencionadas no Parágrafo 3 acima exigidas pela outra Parte com relação a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte. Cada Parte assegurar-se-á de que em seu território se aplicam efetivamente medidas adequadas para proteger a aeronave e inspecionar os passageiros, a tripulação, a bagagem de mão, as bagagens, a carga e a provisão de bordo, antes e durante o embarque ou permanência. Cada Parte examinará também de modo favorável toda solicitação da outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulação, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando

as comunicações e outras medidas apropriadas, designadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

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

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

ARTIGO 9
Direitos Alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, deverá isentar 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 sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo 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 designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação e manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo deverão ser aplicadas aos produtos referidos no Parágrafo 1:

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

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

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

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

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

4. As isenções previstas neste Artigo também são concedidas quando a empresa aérea de uma Parte tiver firmado acordos com outra empresa aérea que receba as mesmas isenções da outra Parte, tendo em vista o empréstimo ou o deslocamento no território da outra Parte dos equipamentos de bordo de uso regular e outros itens mencionados no Parágrafo 1 deste Artigo.

5. Exceto em relação a medidas relativas a segurança, passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito estarão sujeitos somente a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito estarão isentas de direitos alfandegários e de outros impostos similares, de acordo com as leis do país de cada Parte, e em bases de reciprocidade.

6. A isenção de direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais não será estendida aos encargos com base no custo dos serviços fornecidos à empresa aérea designada de uma Parte no território da outra Parte.

ARTIGO 10
Cobrança de Tributos

1. O capital representado pelas aeronaves operadas nos serviços aéreos internacionais por uma empresa aérea designada deverá ser 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 procurar concluir um acordo especial para evitar a bi-tributação.

ARTIGO 11
Capacidade

1. Cada Parte deverá conceder às empresas aéreas designadas oportunidades justas e eqüitativas de concorrência para operar os serviços aéreos internacionais regidos por este acordo, e cada Parte deverá agir no sentido de eliminar todas as formas de discriminação ou práticas de concorrência desleal que possam afetar de maneira adversa a posição competitiva de uma empresa aérea designada da outra Parte.

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

3. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes deverão ter como objetivo principal a oferta de capacidade adequada para satisfazer as necessidades de tráfego atuais e esperadas originando-se em uma Parte e destinadas ao território da outra Parte, e como segundo objetivo a oferta, com um razoável fator de ocupação, de transporte de passageiros, carga e mala postal, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas, além dos pontos no território da Parte que designou a empresa aérea.

4. Cada Parte e suas empresas aéreas designadas deverão levar 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 12
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte pelos serviços cobertos por este Acordo deverão ser

estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo o interesses dos usuários, custo de operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outras empresas aéreas, e outras considerações comerciais próprias do mercado.

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

3. As tarifas deverão ser 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 usando-se o 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 seu território. Tal notificação ou registro de tarifas pode ser requerido não mais de trinta (30) dias antes da data de introdução proposta. Em casos especiais, esse período poderá ser reduzido.

5. Cada Parte deverá ter o direito de aprovar ou desaprovar tarifas dos serviços de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte pelo transporte entre o território da outra Parte e o território de um terceiro Estado nos serviços cobertos por este acordo deverão estar sujeitas aos requisitos de aprovação da outra Parte. Nenhuma das Partes deverá tomar medidas unilaterais para impedir que comecem a aplicar-se as tarifas propostas ou continuem aplicando-se as tarifas vigentes para o transporte de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem no território da outra Parte.

6. A aprovação de tarifas em conseqüência das provisões do Parágrafo 5 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 das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de quinze (15) dias a partir da data em que foram apresentadas, as tarifas em questão deverão ser consideradas aprovadas. No caso em que o prazo para a

apresentação seja reduzido conforme o disposto no Parágrafo 4, as Partes poderão concordar que o prazo dentro do qual deva indicar-se a desaprovação seja, em conseqüência, reduzido.

7. Quando uma das Partes entender que uma tarifa de transporte para seu território está compreendida nas categorias do Parágrafo 2 acima, tal Parte deverá notificar sobre sua insatisfação à outra Parte, o quanto antes possível, ou o mais tardar dentro dos trinta (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, o mais tardar, sessenta (60) dias após o recebimento da solicitação. As Partes deverão colaborar para assegurar as informações necessárias para a solução racional do problema. Se as Partes chegarem a um acordo, cada uma delas fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não chegarem a um acordo, deverá prevalecer a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

ARTIGO 13
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) a cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada;

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

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

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

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

2. 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 um comportamento competitivo desleal, de acordo com os indicadores relacionados no Parágrafo 1, podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 21 (Consultas) a fim de resolver o problema. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas deverão ser iniciadas até trinta (30) dias após a solicitação.

3. Se as Partes não conseguirem resolver o problema mediante consultas, qualquer das Partes poderá invocar o mecanismo de solução de controvérsias, conforme o Artigo 24 (Solução de Controvérsias), para solucioná-lo.

4. Cada Parte deverá tomar as medidas necessárias dentro de sua jurisdição para eliminar todas as formas de discriminação ou práticas de concorrência desleal, que possam afetar de maneira adversa a posição competitiva da empresa aérea designada da outra Parte.

ARTIGO 14
Atividades Comerciais

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

2. Cada empresa aérea designada deverá ter o direito de vender serviços de transporte aéreo internacional na moeda daquele território, ou segundo sua legislação e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa terá o direito de comprar tais serviços de transporte aéreo internacional em moedas aceitas por aquela empresa aérea designada.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte deverão ter o direito, com base na reciprocidade, de trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. As necessidades de pessoal mencionadas no parágrafo 3 acima podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, serem satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere

no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

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

   a. cada Parte deverá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, facilitar a concessão das autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e os auxiliares mencionados no Parágrafo 3 deste Artigo; e

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

ARTIGO 15
Code Share

As empresas aéreas designadas podem entrar em acordos de código compartilhado com empresas aéreas designadas de cada Parte com relação a serviços aéreos de passageiros, combinados e/ou carga, no entendimento de que todas as empresas nesses acordos detenham os direitos apropriados e preencham os requisitos normalmente aplicados a tais acordos. O acordo de code-share será submetido à aprovação pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

ARTIGO 16
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

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

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

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

ARTIGO 17
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas que excedam aquelas devidas por suas próprias empresas aéreas operando serviços internacionais semelhantes.

2. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas junto às autoridades aeronáuticas competentes e as empresas aéreas que utilizam serviços e instalações proporcionados por aquelas autoridades arrecadadoras, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas.

ARTIGO 18
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão fornecer ou deverão fazer com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, por solicitação desta última, informações estatísticas periódicas que possam ser razoavelmente necessárias, com o propósito de rever a capacidade ofertada nos serviços acordados operados pelas empresas aéreas designadas da primeira Parte.

ARTIGO 19
Aprovação de Horários de Vôos

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

2. Para vôos suplementares que a empresa designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados fora dos horários aprovados, a fim de atender a picos especiais de tráfego, aquela empresa aérea deverá solicitar permissão prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações deverão ser normalmente submetidas pelo menos quinze (15) dias antes da operação de tais vôos.

ARTIGO 20
Handling

Sujeita às disposições de segurança aplicáveis, inclusive as normas SARP (*Standards and Recommended Practices)* da OACI, contidas no Anexo 6 à Convenção, uma empresa aérea designada poderá escolher entre fornecedores concorrentes para o fornecimento de serviços de handling.

ARTIGO 21
Consultas

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

2. Tais consultas deverão iniciar-se dentro de um período de quarenta e cinco (45) dias a partir da data do recebimento de tal solicitação, a menos que de outra forma mutuamente decidido pelas Partes.

ARTIGO 22
Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação ao presente Acordo, feita pelas Partes deverá entrar em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram cumpridos por ambas as Partes.

2. Qualquer emenda ou modificação ao Anexo a este Acordo deverá ser acordada entre as autoridades aeronáuticas, e deverá entrar em vigor mediante confirmação por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 23
Acordo Multilateral

Se um acordo multilateral relativo a serviços aéreos e aceito por ambas as Partes entrar em vigor, o presente Acordo deverá ser emendado, após consultas, de modo a estar em conformidade com as disposições daquele acordo multilateral.

ARTIGO 24
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação do presente Acordo, estas deverão tentar resolvê-la em primeiro lugar por meio de negociações diretas.

2. Se as Partes não chegarem a um acordo por meio de negociações diretas, poderão submeter a controvérsia à decisão de uma pessoa ou organismo competente ou, por solicitação de uma das Partes, poderão submetê-la à decisão de um tribunal com três árbitros que deverá ser constituído da seguinte maneira:

    a. dentro de um prazo de trinta (30) dias a partir da data de recebimento da notificação de solicitação de arbitragem, cada Parte deverá designar um árbitro. Um árbitro de nacionalidade de um terceiro Estado, que deverá agir na qualidade de Presidente do Tribunal de Arbitragem, deverá ser nomeado como o terceiro árbitro por acordo entre os dois árbitros, dentro de um prazo de (60) sessenta dias a partir da designação do segundo árbitro.

    b. Se dentro do prazo estabelecido não for designado nenhum árbitro, qualquer uma das Partes poderá solicitar tal designação ao Presidente do Conselho da OACI no prazo de trinta (30) dias. Se o Presidente tiver a mesma nacionalidade de uma das Partes, o Secretário Geral que não esteja na mesma situação deverá fazer a designação.

3. Salvo segundo o disposto neste Artigo ou de outra forma acordado pelas Partes, o tribunal deverá determinar os limites de sua jurisdição e estabelecer seus próprios procedimentos. Segundo orientação do tribunal, ou por solicitação de qualquer uma das Partes, uma conferência para determinar as questões pontuais a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos será realizada até trinta (30) dias após o tribunal ter sido integralmente constituído.

4. Salvo se de outra forma acordado pelas Partes ou determinado pelo tribunal, cada Parte deverá apresentar um memorando no prazo de quarenta e cinco (45) dias após o tribunal ter sido integralmente constituído. Cada Parte poderá submeter uma resposta no prazo de sessenta (60) dias de apresentação do memorando pela outra Parte. O tribunal deverá convocar uma audiência por solicitação de qualquer uma das Partes, ou a seu critério, no prazo de trinta (30) dias após o prazo limite para recebimento das respostas.

5. O tribunal deverá tentar apresentar uma decisão por escrito no prazo de trinta (30) dias após o término da audiência, ou caso não seja realizada uma audiência, trinta (30) dias após a data em que ambas as respostas forem apresentadas. A decisão será tomada por maioria de votos do tribunal.

6. As Partes poderão submeter solicitações para o esclarecimento da decisão no prazo de quinze (15) dias a partir de tal solicitação.

8. Cada Parte deverá estar de acordo com quaisquer decisões tomadas pelo Tribunal.

ARTIGO 25
Denúncia

Cada Parte poderá, a qualquer momento, notificar a outra Parte por escrito, por via diplomática, sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deverá ser feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Neste caso, o Acordo deverá expirar um ano após a data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação, mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, deverá ser considerado que a notificação foi recebida quatorze (14) dias depois de seu recebimento pela OACI.

ARTIGO 26
Registro na OACI

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

ARTIGO 27
Entrada em Vigor

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

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

Feito em 14 de dezembro de 2007, nos idiomas Português e Inglês, sendo ambos os textos igualmente idênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil

Pelo Governo da Jamaica

ANEXO
Quadro de Rotas

As empresas aéreas designadas de cada Parte terão o direito de realizar serviços aéreos internacionais regulares entre pontos nas seguintes rotas:

A. Rotas para as empresas aéreas designadas da República Federativa do Brasil:

De: pontos no Brasil;

Via: pontos no norte da América do Sul e pontos na região do Caribe;

Para: dois pontos na Jamaica;

Além: pontos no norte da América do Sul e pontos na região do Caribe;

B. Rotas para as empresas aéreas designadas da Jamaica:

De: pontos na Jamaica;

Via: pontos na região norte e/ou nordeste do Brasil;

Além: pontos no norte da América do Sul e pontos na região do Caribe.

Notas:

1. As empresas aéreas designadas de qualquer uma das Partes poderão, em qualquer ou todos os vôos e à sua própria escolha, operar vôos em uma ou ambas as direções e omitir escalas em um ou mais pontos, com a condição de que os serviços comecem ou terminem em um ponto situado no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. Para fins das Rotas acima:

    a. "norte da América do Sul" compreende Colômbia, Guiana Francesa, Guiana, Suriname e Venezuela.

b. "região norte do Brasil" compreende os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima.

c. "região nordeste do Brasil" compreende os estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe.

3. Na operação dos serviços acordados, as empresas aéreas designadas da Jamaica poderão prosseguir além dos pontos na região norte e/ou nordeste do Brasil para o Rio de Janeiro em até duas (2) freqüências semanais.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

AND

THE GOVERNMENT OF JAMAICA

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Jamaica hereinafter referred to as the Parties.

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

ARTICLE 1

Definitions

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

a. "aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil the Civil Aviation Authority, constituted by the Civil Aviation National Agency – ANAC and in the case of Jamaica, the Minister responsible for civil aviation and the Jamaica Civil Aviation Authority, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

b. "agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

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

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

e. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;

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

g. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

h. "specified route" means one of the routes specified in the Annex to this Agreement;

i. "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, 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;

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

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

ARTICLE 2

Grant of Rights

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

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy, while operating international air services;

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

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

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

d. the right to embark and disembark passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, in the territories of third countries at the points on the specified routes destined for or coming from points in the territory of the other Party.

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

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

ARTICLE 3

Designation and Authorization

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

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

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

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

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

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

designated, provided that the designated 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 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

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

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

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

ARTICLE 5

Application of Laws

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

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

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

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issues 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 difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

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

ARTICLE 7

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in Paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

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

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

5. Any action by one Party in accordance with Paragraph 4 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 time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, 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 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purposes of Detection signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation to which both Parties adhere.

2. The Parties shall provide upon request all appropriate assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in Paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to all requests from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

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

ARTICLE 9

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, 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 designated airline 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 normaily retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time, as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

5. Save in relation to measures concerning security, 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, subject to each Party's national laws, and on the basis of reciprocity.

6. The relief from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges shall not be extended to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Party in the territory of the other Party.

ARTICLE 10

Taxation

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

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

ARTICLE 11

Capacity

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

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

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

discharged at points on the specified routes other than points in the territory of the Party which designated the airline.

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

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

ARTICLE 12

Tariffs

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

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 airlines 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 airlines of the other Party within fifteen (15) 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 thirty (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 of dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than sixty (60) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned 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.

ARTICLE 13

Safeguards

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

   a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
   b) the practices in question are sustained rather than temporary;
   c) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
   d) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
   e) behavior indicating an abuse of dominant position on the route

2. If the aeronautical authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Party may constitute unfair

competitive behavior in accordance with the indicators listed in Paragraph 1, they may request consultation in accordance with Article 21 (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 thirty (30) days of the request.

3. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 24 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

4. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Party.

ARTICLE 14

Commercial Activities

1. Each Party shall accord to the designated 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 designated airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each designated airline shall have the right to sell international air services 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 international air services in currencies accepted by that designated airline.

3. The designated airline(s) of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. The staff requirements referred to in paragraph 3 above may, at the option of the designated airline(s) of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

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

    a. each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, make special efforts to facilitate the grant of the necessary employment

authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in Paragraph 3 of this Article; and

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

ARTICLE 15

Code-Sharing

Each designated airline may enter into code-sharing agreements in respect of passenger, combination and /or all cargo air services with designated airlines of either Party provided that both airlines involved hold the appropriate authority and meet each Party's requirements normally applied to such arrangements. The code-share agreement shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of both Parties.

ARTICLE 16

Conversion and Remittance of Revenues

1. Each Party shall permit airlines 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 international air services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

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

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

ARTICLE 17

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.

ARTICLE 18

Statistics

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

ARTICLE 19

Approval of Schedules

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

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approval timetable, to meet special traffic speaks, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 20

Ground Handling

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

ARTICLE 21

Consultations

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

2. Such consultations shall begin within a period of forty five (45) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 22

Amendments

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

2. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 23

Multilateral Agreement

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

ARTICLE 24

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place try to settle that dispute by negotiation.

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

   a. within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second arbitrator;

   b. If within the time limits specified above any appointment has not been made either Party may request the President of the Council of the ICAO to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President has the nationality of one of the Parties, the Secretary General who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

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

4. Except as otherwise agreed by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum with forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Each Party may submit a reply within sixty (60) days of submission of the other Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

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

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. The costs of the arbitration and the allocation of costs to the relevant Parties shall be determined by the Tribunal.

8. Each Party shall seek to give full effect to any decision or award of the tribunal.

ARTICLE 25

Termination

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

ARTICLE 26

Registration with ICAO

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

ARTICLE 27

Entry into Force

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

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

Done at Kingston this 14th day of December, 2007 in Portuguese and English, each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of the
Federative Republic of Brazil

For the Government of
Jamaica

ANNEX

Routes

Designated airline(s) of each Party shall be entitled to perform scheduled international air services between points on the following routes:

A. Routes for the designated airline(s) of the Federative Republic of Brazil:

From: points in Brazil;

Via: points in the north of South America and points in the Caribbean region;

To: two points in Jamaica;

Beyond: points in the north of South America and points in the Caribbean region.

B. Routes for the designated airline(s) of Jamaica:

From: points in Jamaica;

Via: points in the north of South America and points in the Caribbean region;

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

Beyond: points in the north of South America and points in the Caribbean region.

Notes:

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

2. For the purposes of the above Routes:

   a. "north of South America" comprises Colombia, French Guiana, Guyana, Suriname and Venezuela.

   b. "north region of Brazil" comprises the states of Acre, Ampá, Amazonas, Pará, Rondônia and Roraima.

   c. "northeast region of Brazil" comprises the states of Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernanbuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe.

3. In the operation of the agreed services the designated airlines of Jamaica may proceed beyond the points in the north and/or northeast region of Brazil to Rio de Janeiro in up to two (2) weekly frequencies.