ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERAL DA NIGÉRIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Federal da Nigéria
(daqui em diante referidos como as "Partes"),

Considerando que a República Federativa do Brasil e a República Federal da Nigéria são Partes da Convenção de Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em 7 de dezembro de 1944; e

Desejando concluir um Acordo suplementar à dita Convenção, com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para fins do presente Acordo, exceto se o texto especificar de outra forma, o termo:

a) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

b) "Convenção" significa a Convenção de Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944, e inclui quaisquer Anexos adotados conforme o Artigo 90 daquela Convenção e quaisquer emendas aos Anexos daquela Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, desde que esses Anexos e Emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

c) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Comandante da Aeronáutica, e, no caso da República Federal da Nigéria, o Ministro da Aviação, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa legalmente autorizada a executar as funções presentemente exercidas pelas referidas autoridades;

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

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

f) "serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa aérea" e "escala para fins não-comerciais" têm os significados respectivamente a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção;

g) "equipamento regular", "provisões de bordo" e "peças sobressalentes" têm os significados respectivamente a eles atribuídos no Anexo 9 da Convenção; e

h) "tarifa" significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga nas condições sob as quais tais preços se aplicam, incluindo preços e condições para agenciamento e outros serviços auxiliares, mas excluindo remuneração e condições para o transporte de mala postal.

ARTIGO 2
Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo para fins de estabelecer serviços aéreos internacionais regulares, nas rotas especificadas na seção apropriada do Anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são daqui em diante chamados "serviços acordados" e "rotas especificadas", respectivamente. A empresa aérea designada por cada Parte deverá ter, enquanto operar um serviço acordado em uma rota especificada, os seguintes direitos:

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

b) fazer escalas para fins não-comerciais no dito território;

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

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

2. Nada do que consta do parágrafo 1 deste Artigo deverá ser considerado como concessão à empresa de uma Parte do privilégio de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga ou mala postal destinados a outro ponto no território da outra Parte.

3. Outras empresas aéreas de cada Parte que não aquelas designadas de acordo com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo, quando operando serviços aéreos regulares, também gozarão dos direitos especificados nos parágrafos 1 "a" e "b" deste Artigo.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

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

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

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

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

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

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

ARTIGO 4
Revogação, Suspensão e Limitação de Direitos

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

a) no caso em que elas não estejam convencidas de que a propriedade majoritária e o controle efetivo pertençam à Parte que designou a empresa aérea, seus nacionais ou a ambos;

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

c) no caso em que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para atender outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

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

ARTIGO 5
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 fins de operar os serviços acordados, desde que os requisitos para a emissão e validação de tais certificados e licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

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

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

ARTIGO 6
Direitos Alfandegários

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

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1, desde que:

a) introduzidos no território de uma Parte por, ou em nome, da empresa aérea designada pela outra Parte;

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

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

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

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

4. As isenções estabelecidas neste Artigo serão também válidas quando uma empresa aérea designada de uma Parte concluir entendimentos com uma outra empresa aérea ou empresas aéreas, com vista ao empréstimo ou transferência, na área da outra Parte, do equipamento regular e dos outros itens mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, desde que aquela outra empresa aérea ou empresas aéreas desfrutem igualmente de tais isenções daquela outra Parte.

5. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto serão isentas de taxas alfandegárias e outras taxas similares.

ARTIGO 7
Aplicação de Leis e Regulamentos Nacionais

1. As leis e regulamentos de cada Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de aeronaves empregadas em serviços aéreos internacionais e a operação e a navegação de tais aeronaves enquanto dentro de seu território, serão também aplicadas às aeronaves da empresa designada pela outra Parte.

2. As leis e regulamentos de cada Parte relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, bagagem, tripulações, mala postal e carga, transportados a bordo de aeronaves, em particular aquelas relativas a passaportes, alfândega e controle sanitário, aplicar-se-ão aos passageiros, bagagem, tripulações, mala postal e carga embarcados em aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte.

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

ARTIGO 8
Segurança de Vôo

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

2. Se, após tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém nem administra de maneira efetiva os padrões de segurança de vôo, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam às normas em vigor em conformidade com a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Doc 7300), a

outra Parte deverá ser informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas apropriadas para o caso, dentro de um prazo acordado.

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

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança de vôo da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

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

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

ARTIGO 9
Segurança da Aviação

1. Consistente com seus direitos e obrigações sob o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua, de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Supressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação, aos quais ambas as Partes venham a aderir.

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

3. Em seu relacionamento mútuo, as Partes agirão segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designados como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de qualquer diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a realização imediata de consultas com a outra Parte para discutir tais diferenças.

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

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

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos sessenta (60) dias seguintes à notificação, a que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma verificação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo aplicadas ou que planejam aplicar, pelos operadores de aeronave, 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 verificações deverão ser feitos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as inspeções se realizem de maneira expedita. Todas as verificações ou avaliações serão cobertas por acordo confidencial especial.

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

ARTIGO 10
Atividades Comerciais

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

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

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

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

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

a) cada Parte deverá conceder, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares 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 11
Capacidade

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

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

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

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

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

ARTIGO 12
Aprovação de Condições de Operação

1. Os horários dos serviços acordados e, de uma maneira geral as condições de operação serão submetidas pela empresa aérea designada de uma Parte à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte pelo menos trinta (30) dias antes da pretendida data de sua introdução. Em casos especiais esse prazo poderá ser reduzido, sujeito à concordância de ditas autoridades.

2. O mesmo procedimento deverá ser aplicado a quaisquer modificações de tais horários e condições.

ARTIGO 13
Tarifas

1. As tarifas a serem cobradas pelas empresas aéreas designadas de uma das Partes pelo transporte para ou do território da outra Parte, serão estabelecidas a níveis razoáveis, tomando-se na devida conta todos os fatores relevantes, inclusive custo de operação, lucros razoáveis e as tarifas de outras empresas aéreas.

2. As tarifas referidas no parágrafo 1 deste Artigo, assim como as taxas por serviços de agenciamento, serão estabelecidas se possível mediante acordo entre as empresas aéreas designadas por ambas as Partes, se necessário em consulta com outras empresas aéreas que operam em toda a rota ou em parte dela, e, quando factível, através do mecanismo da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para a fixação de tarifas.

3. As tarifas assim acordadas deverão ser submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes pelo menos sessenta (60) dias antes da data proposta para a sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, sujeito a acordo entre as referidas Autoridades.

4. Se as empresas designadas não chegarem a um entendimento sobre qualquer dessas tarifas ou se, por outras causas, uma tarifa não puder ser fixada, em conformidade com o parágrafo 2 deste Artigo, ou se durante os primeiros trinta (30) dias do prazo de sessenta (60) dias mencionado no parágrafo 3 deste Artigo, uma Parte notifica a outra de sua desaprovação de qualquer tarifa fixada nos termos do parágrafo 2 deste Artigo, as Autoridades Aeronáuticas das Partes tentarão estabelecer a tarifa mediante acordo entre si.

5. Se as Autoridades Aeronáuticas não chegarem a acordo sobre qualquer tarifa que lhes for submetida nos termos do parágrafo 3 deste Artigo ou sobre o estabelecimento de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 4, a divergência será resolvida de conformidade com as disposições do Artigo 17 deste Acordo.

6. Sujeita às disposições do parágrafo 5 deste Artigo, nenhuma tarifa entrará em vigor sem a aprovação das Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes.

7. As tarifas estabelecidas de conformidade com o previsto neste Artigo vigorarão até que outras tenham sido estabelecidas de acordo com as provisões deste Artigo. A menos que de outra forma acordado pelas Partes, as tarifas não terão sua validade estendida em virtude deste parágrafo por mais de doze (12) meses após a data na qual ela de outra forma expiraria.

ARTIGO 14
Informações Estatísticas

1. As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deverão fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas últimas informações estatísticas periódicas ou extraordinárias, que possam ser razoavelmente solicitadas, com o propósito de revisar a capacidade oferecida nos serviços acordados pelas empresas designadas de cada Parte.

2. Tais informações deverão incluir os dados necessários para determinar a quantidade de tráfego transportado pelas empresas aéreas designadas nos serviços acordados, bem como as origens e os destinos de tal tráfego.

ARTIGO 15
Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

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

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

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

ARTIGO 16
Consultas

1. Cada Parte pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de uma consulta entre as competentes autoridades das duas Partes para a interpretação, aplicação ou modificação do presente Acordo e seu Anexo.

2. Tal consulta deve iniciar-se dentro de sessenta (60) dias a partir do dia do recebimento do pedido.

ARTIGO 17
Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo e seu Anexo, as Partes se esforçarão, em primeiro lugar, para resolvê-la através de negociação.

2. Se as Partes não alcançarem uma solução através da negociação, elas devem levar a controvérsia à discussão com alguma pessoa ou organização; se não forem capazes de fazê-lo, a controvérsia, a pedido de qualquer das Partes, deverá ser submetida à decisão de um tribunal composto por três árbitros, um a ser indicado por cada Parte e o terceiro a ser escolhido por estes dois. Cada Parte indicará um árbitro dentro de sessenta (60) dias a contar do recebimento, através dos canais diplomáticos, por qualquer Parte, do aviso da outra Parte solicitando a arbitragem, por tribunal, para a controvérsia, e o terceiro árbitro será indicado dentro do período posterior de sessenta (60) dias. Se qualquer Parte deixar de indicar um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não for escolhido dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional deve ser solicitado por qualquer das Partes a indicar um árbitro como o caso requeira. Em tal caso, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um terceiro Estado e atuará como Presidente do tribunal arbitral.

3. O tribunal arbitral se esforçará primeiramente em reconciliar as duas Partes; não o conseguindo, deverá considerar a controvérsia e tomar sua decisão por maioria de votos. A menos que de outra forma acordado entre as Partes, esse tribunal deve estabelecer suas próprias regras de procedimentos, escolher seu local de reunião e dar sua decisão dentro dos noventa (90) dias seguintes à sua constituição.

4. As Partes deverão acatar qualquer decisão tomada nos termos do parágrafo 3 deste Artigo.

5. Cada Parte será responsável pelos custos de seu árbitro e dos funcionários necessários, e ambas as Partes dividirão igualmente todos os demais custos derivados das atividades do tribunal, inclusive os do Presidente.

6. Se e enquanto qualquer Parte deixar de cumprir uma decisão com base neste Artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos e privilégios que tenham sido concedidos em virtude deste Acordo, à outra Parte ou às suas empresas aéreas designadas.

ARTIGO 18
Conseqüência de Acordos Multilaterais

Este Acordo e seu Anexo deverão ser modificados de modo que suas disposições se conciliem com qualquer tratado multilateral que venha a entrar em vigor para ambas as Partes.

ARTIGO 19
Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo acertada entre as Partes entrará em vigor em data a ser determinada em troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo poderá ser acertada entre as autoridades aeronáuticas das Partes e entrará em vigor quando confirmada por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 20
Registro do Acordo junto à OACI

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

ARTIGO 21
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar à outra Parte, através dos canais diplomáticos sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. Este Acordo deixará de vigorar um ano depois da data do recebimento da notificação pela outra Parte, salvo se for retirada, por consenso, antes de expirar aquele prazo. Se não for acusado o recebimento da notificação pela outra Parte, ela será considerada recebida quatorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22
Entrada em Vigor

Este Acordo e seu Anexo entrarão em vigor em data a ser determinada por troca de notas entre as Partes, confirmando o cumprimento dos dispositivos constitucionais de seus respectivos países. A entrada em vigor deste Acordo revoga o antigo Acordo sobre Serviços Aéreos assinado em Lagos, em 11 de janeiro de 1979.

Em testemunho do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram este Acordo, na data a seguir especificada.

Feito em Brasília, aos 6 dias do mês de setembro de 2005, em dois originais, nos idiomas português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL
CELSO AMORIM
Ministro de Estado das
Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERAL DA NIGÉRIA
OLUYEMI ADJENIJI
Ministro dos Negócios
Estrangeiros

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

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

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

De:	Pontos no Brasil
Via:	Dois pontos na África
Para:	Lagos e/ou Kano
Além:	Dois pontos na África

B. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas da República Federal da Nigéria.

De:	Pontos na Nigéria
Via:	Dois pontos na América do Sul
Para:	São Paulo e/ou Rio de Janeiro
Além:	Dois pontos na América do Sul

NOTAS:

1. os pontos acima mencionados serão especificados pela autoridade aeronáutica de uma Parte, através de correspondência à autoridade aeronáutica da outra Parte;

2. as empresas aéreas de cada Parte podem, em qualquer ou em todos os vôos e à sua opção, operar os vôos em qualquer ou em ambas as direções; e

3. omitir escalas em qualquer ponto ou pontos, desde que os serviços comecem em ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT ON THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Federal Republic of Nigeria
(hereinafter referred to as the "Parties"),

Considering that the Federative Republic of Brazil and the Federal Republic of Nigeria are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

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

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

b) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendments to the Annexes of the Convention made pursuant to Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and Amendments have been adopted by both Parties;

c) "aeronautical authorities" means, in the case of Brazil, the Aeronautical Commander and in the case of the Federal Republic of Nigeria, the Minister of Aviation, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

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

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

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

g) "regular equipment" "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention; and

h) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, and cargo and conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Party shall grant to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively. The airline designated by each Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

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

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

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

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

2. Nothing in paragraph 1 of the Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Party the privilege of embarking, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail destined for another point 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 1 "a" and "b" of this Article.

ARTICLE 3
Designation and Authorization

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

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

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

b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Aviation Safety) and Article 9 (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 transport services by the Party receiving the designation.

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

ARTICLE 4
Withholding, Revocation 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;

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

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

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

ARTICLE 5
Recognition of Certificates and Licenses

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

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

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

ARTICLE 6
Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7
Application of National Laws and Regulations

1. The laws and regulations of each Party governing the entry into, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international air services and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applicable to the aircraft of the designated airline of the other Party.

2. The laws and regulations of each Party governing the entry into, remaining in and departure from its territory of passengers, baggage, crew, mail and cargo transported on board the aircraft and in particular those regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, baggage, crew, mail and cargo taken on board the aircraft of the designated airline of the other Party.

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, sanitary control and similar regulations.

ARTICLE 8
Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the

Convention on International Civil Aviation (Doc 7300), the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago 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 9
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties to adhere.

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

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

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

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

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

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for

withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 10
Commercial Activities

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

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

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

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

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

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

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

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 the designated airlines of the Parties shall be agreed between, or approved by, the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

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

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

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

ARTICLE 12
Approval of Conditions of Operation

1. The time-tables of the agreed services and in general the conditions of operation, shall be submitted by the designated airline of one Party for the approval of the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days before the intended date of their introduction. In special cases this time-limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

2. The same procedure shall apply to any modifications to such time-tables and conditions thereof.

ARTICLE 13
Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Party for carriage to or from the territory of the other Party shall be established at reasonable rates due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission applicable, shall, if possible, be agreed upon by the designated airlines of both Parties, in consultation if necessary, with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3. The tariffs agreed upon shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases this time-limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days period referred to in paragraph 3 of this Article one Party gives the other Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph 5 of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of each Party have not approved it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by both Parties, tariffs however shall not have their validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which they otherwise would have expired.

ARTICLE 14
Statements of Statistics

1. The aeronautical authorities of either Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by designated airlines of either Party.

2. Such statement shall include the information required to determine the amount of traffic carried by the designated airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 15
Conversion and Remittance of Revenues

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

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

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

ARTICLE 16
Consultations

1. Each Party can at any time, ask for consultation between the competent authorities of the two Parties for the interpretation, application or modification of the present Agreement and its appendices.

2. This consultation should begin at the latest sixty (60) days from the day of receipt of the request.

ARTICLE 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement and its Annex, the Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation they may refer the dispute for discussion to some person or body; if they are unable to do so, the dispute shall at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a notice by either Contracting party from the other through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall first endeavor to reconcile the two Parties, failing which it shall consider the dispute and give its decision by majority vote. Unless otherwise agreed between the Parties, the said tribunal shall itself draw up its rules of procedures, choose its own venue and give its decision within ninety (90) days following its constitution.

4. The Parties shall comply with any decision given under paragraph 3 of this Article.

5. Each Party shall be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided, and both Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the tribunal including those of the President.

6. If, and so long as either Party fails to comply with a decision given under this Article, the other Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to its designated airlines.

ARTICLE 18
Effect of Multilateral Agreement

This Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with any multilateral air transport agreement which may become binding on both Parties.

ARTICLE 19
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 20
Registration of Agreement with ICAO

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

ARTICLE 21
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 22
Entry into Force

This Agreement and its Annex shall enter into force on a date to be determined by the Exchange of Notes between the Parties through diplomatic channels, confirming that the constitutional requirements in their respective countries have been complied with. Upon the entry into force this Agreement revokes the former Air Services Agreement signed in Lagos, on the 11th of January, 1979.

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

Done at Brasilia, this 6th day of September 2005, 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
FEDERAL REPUBLIC
OF NIGERIA

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

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

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

From:	Points in Brazil
Via:	Two points in Africa
To:	Lagos and/or Kano
Beyond:	Two points in Africa

B. Routes to be operated by the designated airlines of the Federal Republic of Nigeria:

From:	Points in Nigeria
Via:	Two points in South America
To:	São Paulo and/or Rio de Janeiro
Beyond:	Two points in South America

NOTES:

1. the above mentioned points shall be specified by the aeronautical authority of one Party through correspondence to the aeronautical authority of the other Party;

2. the designated airlines of either Party may, on any or all flights and at its option to operate flights in either or both directions; and

3. to omit stops at any point or points, provided that services begin at a point in the territory of the Party designating the airline.