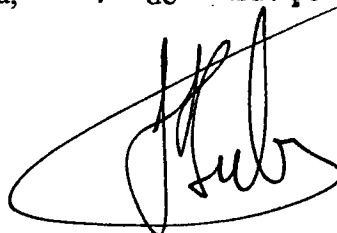


Mensagem nº 124

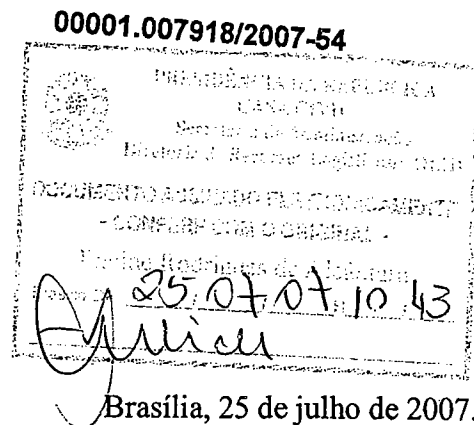
Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto do Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Senegal, celebrado em Brasília, em 16 de maio de 2007.

Brasília, 17 de março de 2008.



EM Nº 00192 MRE - DSF/DAI/DAF I - ETRA



Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Elevo à consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem pela qual se submete ao referendo do Congresso Nacional o texto do Acordo sobre Serviços Aéreos entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Senegal, celebrado em Brasília, em 16 de maio de 2007.

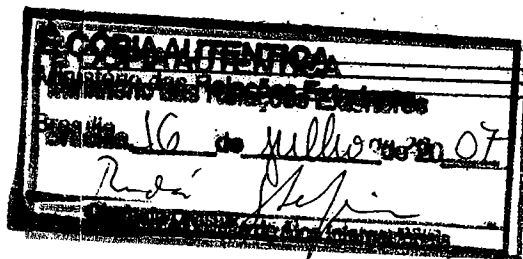
2. Ao lançar bases para o estabelecimento de ligação aérea regular entre os dois países, o Acordo assinado visa a fortalecer o relacionamento Brasil-Senegal no campo do transporte aéreo comercial. Nesse contexto, ampara a promoção de consultas e de cooperação entre as autoridades aeronáuticas de seus respectivos países.

3. O Acordo facilitará o transporte de carga aérea e passageiros entre os dois países, reforçando as possibilidades de incremento nas relações econômicas bilaterais, sobretudo no aspecto comercial, e permitindo ao Brasil elevar o nível de seu relacionamento com aquele país. Mais do que isso, representa importante passo adicional no esforço de adensamento das relações entre o Brasil e o continente africano conduzido por Vossa Excelência.

4. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Poder Legislativo, conforme prevê o inciso VIII do Artigo 84 da Constituição Federal, submeto a Vossa Excelência projeto de Mensagem ao Congresso Nacional, juntamente com cópias autenticadas do Acordo.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Celso Luiz Nunes Amorim*



192



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

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República do Senegal  
(daqui por diante referidos como "Partes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos, entre os respectivos territórios e além,

Acordam o que se segue:

ARTIGO 1  
Definições

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

- a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, a autoridade de aviação civil, constituída pela Agência Nacional de Aviação Civil, e, no caso da República do Senegal, a Agência Nacional de Aviação Civil do Senegal, ou em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;
- b) "Acordo" significa este Acordo, seu(s) Anexo(s) e quaisquer emendas que venham a ser feitas;

- c) "capacidade" significa o total de serviços estabelecidos pelo Acordo, medidos normalmente pelo número de vôos (frequências) ou assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;
- d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;
- e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;
- f) "tarifa" significa o valor da remuneração (preço ou frete) pelo transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, exceto mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modo de transporte em conexão com o mesmo, cobrado pelas empresas aéreas ou por seus agentes e as condições que regem a aplicação de tal remuneração;
- g) "território", em relação a um Estado tem o significado a ele atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado às empresas aéreas, pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso do aeroporto, ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;
- i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e
- j) "rotas especificadas" significa as rotas estabelecidas, ou a serem estabelecidas no Anexo ao presente Acordo.

## ARTIGO 2

### Concessão de Direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Quadro de Rotas.
2. Sujeito às disposições deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes deverão gozar dos seguintes direitos:
  - a) direito de sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;
  - b) direito de fazer escalas no território da outra Parte, para fins não comerciais; e
  - c) direito de fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo para embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação.
3. As empresas aéreas de cada Parte, outras que não as designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também deverão gozar dos direitos especificados nas letras a) e b) do parágrafo 2 deste Artigo, após a devida notificação à Autoridade Aeronáutica da outra Parte.
4. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte.

## ARTIGO 3

### Designação e Autorização

1. Cada Parte deverá ter o direito de designar por escrito à outra Parte, através dos canais diplomáticos, 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 deverá conceder a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:
  - a) a propriedade majoritária e o controle efetivo da empresa sejam da Parte que a designa, de seus nacionais ou de ambos; ou

- b) que a empresa tenha sua sede principal no território da Parte que a designa e que esta empresa detenha certificado de homologação de empresa de transporte aéreo válido, emitido pela Parte que a designa;
- c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança de Vôo) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação), e
- d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação 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, de forma parcial ou total, os serviços acordados para os quais foi designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

#### ARTIGO 4

##### Negação, Revogação e Limitação de Autorização

As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deverão ter o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente:

- a) no caso em que elas não estejam convencidas de que as disposições previstas nos itens "a" ou "b" do Artigo 3 (Designação e Autorização) estejam sendo cumpridas; ou
- 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); ou
- 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.

#### ARTIGO 5

##### Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte relativos à entrada ou saída de seu território de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tal aeronave enquanto em seu território, deverão ser aplicadas à aeronave de empresas aéreas designadas pela outra Parte.

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

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

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto pelo território de uma das Partes e circunscritos à área aeroportuária reservada a este fim não deverão ser objeto de exame exceto por razões de segurança, controle de drogas ou outras circunstâncias especiais. As bagagens, mala postal e a carga em trânsito direto serão isentas de impostos alfandegários e outros tributos.

#### 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, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para o objetivo de operar os serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos ou que venham a ser 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 se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevôo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas 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 aeronáuticas, tripulações de vôo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas deverão ser realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chega à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os padrões de segurança de vôo, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que tratam das normas de segurança de vôo que satisfaçam as Normas em vigor de conformidade com a Convenção sobre 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 para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que esta não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção 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 estão conformes 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 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 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, 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 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 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. As Partes deverão agir, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; deverão exigir que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte deverá notificar a outra Parte de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que a tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte deverá assegurar que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger a aeronave e para 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. Em tal caso essas medidas deverão ser discutidas em detalhes e seu custo ser considerado e ser compartilhado por ambas as Partes.

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 deverá ter o direito, dentro dos 60 (sessenta) 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 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá motivo para 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

##### Tarifas Aeronáuticas

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

2. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades arrecadadoras competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações proporcionados por aquelas autoridades arrecadadoras, quando for factível por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Adicionalmente, cada Parte deverá encorajar suas autoridades arrecadadoras competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

#### ARTIGO 10

##### 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 que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, 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 e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou 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,

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 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.

## ARTIGO 11

### Impostos

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. Posteriormente, as duas Partes envidarão esforços para concluir um acordo especial para evitar a bi-tributação.

## ARTIGO 12

### Capacidade

1. A capacidade total a ser ofertada pelas empresas aéreas designadas das Partes nos serviços acordados deverá ser acordada entre suas autoridades aeronáuticas antes do começo das operações e, posteriormente, em função das exigências do tráfego previsto.
2. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes deverão ter como objetivo primário a oferta de capacidade adequada e adaptada para satisfazer as necessidades do tráfego entre os territórios das duas Partes.
3. Cada Parte deverá conceder uma oportunidade justa e eqüitativa às empresas aéreas designadas de ambas as Partes para operar os serviços acordados entre seus respectivos territórios de forma a alcançar a igualdade e o benefício mútuo, em princípio mediante a distribuição em partes iguais da capacidade total entre as Partes.
4. Cada Parte e suas empresas aéreas designadas 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 13

### Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pelas empresas aéreas designadas de uma Parte nos serviços cobertos por este Acordo deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se devidamente em conta todos os fatores relevantes, incluindo interesse 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 discriminatórias sem razão, indevidamente elevadas ou restritivas por abuso de uma posição dominante, artificialmente baixas devido a subsídio ou 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 que 30 (trinta) 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 as tarifas dos serviços de ida ou de ida e volta entre os territórios de ambas as Partes que se iniciem em seu próprio território. As tarifas a serem cobradas por uma empresa aérea designada de uma Parte pelo transporte entre o território da outra Parte e o território de um terceiro Estado 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 consequência das provisões do parágrafo 5 acima pode ser expressamente concedida por qualquer das Partes às empresas aéreas que as solicitem. Não obstante, se uma Parte não notificar por escrito à outra Parte a desaprovação dessas tarifas da ou das empresas aéreas da outra Parte dentro de um prazo de 30 (trinta) 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 consequência, reduzido.

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

8. Cada Parte poderá solicitar que se realizem consultas sobre qualquer tarifa de uma empresa aérea de qualquer das Partes para os serviços previstos no presente Acordo, inclusive no caso em que a tarifa em questão haja sido objeto de uma notificação de desaprovação ou insatisfação. Tais consultas deverão ser realizadas, no mais tardar, 60 (sessenta) dias depois de recebida a solicitação. As Partes deverão colaborar para assegurar as informações necessárias para a solução racional dos problemas. Se as Partes chegarem a um acordo, cada uma delas fará todo o possível para aplicar o dito acordo. Se não se chegar a nenhum acordo, deverá prevalecer a decisão da Parte em cujo território o transporte tenha origem.

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

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

#### ARTIGO 14

##### Salvaguardas

1. As Partes concordam que as seguintes práticas das empresas aéreas podem considerar-se como possíveis práticas competitivas desleais que podem justificar um exame mais minucioso:

- a) cobrança de tarifas em níveis que são, no conjunto, insuficientes para cobrir os custos de proporcionar os serviços correspondentes, na rota voada ou que sejam indevidamente elevadas;
- 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 as práticas relacionadas no parágrafo 1, podem solicitar que se realizem consultas de acordo com o Artigo 19 (Consultas) a fim de resolver o problema. Em tal solicitação devem ser indicados os motivos correspondentes e as consultas deverão ser iniciadas até 30 (trinta) 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 20 (Solução de Controvérsias), para solucioná-lo.

#### ARTIGO 15

##### Conversão de Divisas e Remessa de Receitas

1. Cada Parte deverá permitir, reciprocamente, às empresas aéreas designadas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, ao Estado que escolherem, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa sem restrições, discriminação nem cobrança de impostos sobre as mesmas.
2. A conversão e a 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 desobriga as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

#### ARTIGO 16

##### Atividades Comerciais

1. Cada Parte deverá conceder às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.
2. Cada empresa aérea deverá ter 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 deverá poder adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.
3. As empresas aéreas designadas de uma Parte deverão poder, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e o pessoal comercial, operacional e técnico necessário 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, 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 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 Partes deverão facilitar e acelerar as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

#### ARTIGO 17 Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte deverão proporcionar ou deverão fazer com que suas empresas aéreas designadas proporcionem às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, 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 18 Aprovação de Horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte deverão submeter sua previsão de horários de vôos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes da operação dos serviços acordados, salvo disposição em contrário acertada entre as autoridades de aviação civil. O mesmo procedimento deverá ser aplicado para qualquer modificação dos horários.

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

#### ARTIGO 19 Consultas

Em um espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão realizar consultas periódicas entre elas, com o objetivo de garantir a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e tais

consultas deverão iniciar-se dentro de um período de 60 (sessenta) dias a contar da data de recebimento de tal pedido, a menos que de outra forma acordado por ambas Partes.

## ARTIGO 20

### Solução de Controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, com exceção das que possam surgir decorrentes dos Artigos 7 (Segurança de Vôo) e 13 (Tarifas), as autoridades aeronáuticas das Partes deverão, em primeiro lugar, buscar resolvê-las por meio de consultas e negociações.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de negociação, a controvérsia deverá ser solucionada através dos canais diplomáticos.

## ARTIGO 21

### Emendas

1. Qualquer das Partes pode a qualquer tempo solicitar a realização de consultas com a outra Parte para emendar o presente Acordo ou seu Anexo. Tais consultas deverão ser iniciadas dentro dos sessenta (60) dias da data de recebimento da solicitação.
2. Qualquer emenda deste Acordo acertada entre as Partes deverá entrar em vigor na data a ser determinada por troca de Notas diplomáticas indicando que todos os procedimentos internos necessários foram completados pelas Partes.
3. Qualquer emenda ao Anexo a este Acordo poderá ser acertada por escrito entre as autoridades aeronáuticas das Partes e deverá entrar em vigor quando confirmada por troca de Notas diplomáticas.

## ARTIGO 22

### Acordos Multilaterais

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

### ARTIGO 23

#### Denúncia

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

### ARTIGO 24

#### Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na Organização de Aviação Civil Internacional pela Parte em cujo território ocorreu a assinatura.

### ARTIGO 25

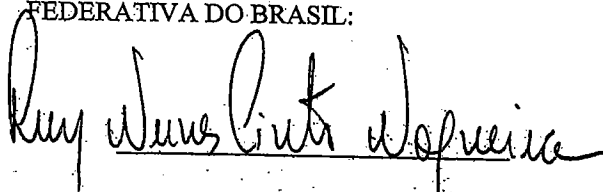
#### Entrada em Vigor

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

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

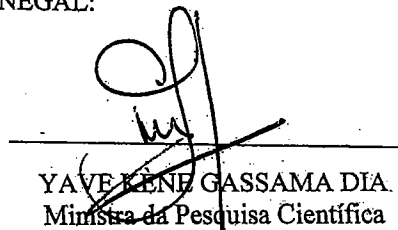
Feito em Brasília, em 16 de maio de 2007, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
FEDERATIVA DO BRASIL:



RUY NUNES PINTO NOGUEIRA  
Ministro de Estado, Interino, das  
Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA  
DO SENEGAL:



YAVE KENE GASSAMA DIA  
Ministra da Pesquisa Científica

## ANEXO

### QUADRO DE ROTAS

As empresas aéreas designadas de cada Parte terão direito de operar serviços aéreos regulares, nos termos do Artigo 2, conforme a seguir:

#### 1) Serviços Mistos

##### 1.a. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Brasil:

De: pontos no Brasil;  
Via: vide Nota 2;  
Para: pontos no Senegal;  
Além: vide Nota 2.

##### 1.b. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Senegal:

De: pontos no Senegal;  
Via: vide Nota 2;  
Para: pontos no Brasil;  
Além: vide Nota 2.

#### 2) Serviços Exclusivamente Cargueiros

##### 2.a. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Brasil:

De: pontos no Brasil;  
Via: pontos intermediários;  
Para: pontos no Senegal;  
Além: pontos além.

##### 2.b. Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas do Senegal:

De: pontos no Senegal;  
Via: pontos intermediários;  
Para: pontos no Brasil;  
Além: pontos além.

#### Notas:

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

2. Os pontos intermediários e além, mencionados nas rotas 1.a e 1.b acima serão mutuamente estabelecidos entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.

3. Nas operações de serviços mistos, escalas em terceiros países que não hajam sido previamente acordadas entre as duas Partes poderão ser operadas sem direitos de tráfego.