

Brasil/Japão

Serviços aéreos internacionais - resumo de provisões negociadas

Rotas

Rotas Brasileiras:

Rota I) De: Pontos no Brasil | Via: Caracas e/ou Bogotá e/ou Lima, Panamá, Havana ou Cidade do México, cinco (5) pontos no território continental dos Estados Unidos da América e/ou pontos na Costa Oeste do Canadá e pontos no Pacífico Norte | Para: Tóquio e/ou Osaka e/ou Nagoya (Nota 1), Seul (Nota 2), em ambas as direções.

Rota II) De: Pontos no Brasil | Via: Caracas e/ou Bogotá e/ou Lima, Panamá, Havana ou Cidade do México, cinco (5) pontos no território continental dos Estados Unidos da América, pontos no Pacífico Central | Para: Osaka e/ou Tóquio, Seul (Nota 2), em ambas as direções

Rota III) De: Pontos no Brasil | Via: Lima e/ou Santiago, Ilha de Páscoa - Papeete, um (1) ponto intermediário | Para: Tóquio e/ou Fukuoka, em ambas as direções

Notas para as Rotas Brasileiras

Nota 1. Na Rota I, a empresa ou empresas aéreas designadas pelo Brasil não podem operar para Nagoya e Tóquio ou Osaka em um mesmo voo.

Nota 2. Seul só pode ser servida por voos de e para Osaka.

Rotas Japonesas:

Rota I) De: Pontos no Japão | Via: Pontos no Pacífico Norte, pontos na Costa Oeste do Canadá e/ou cinco (5) pontos no território Continental dos Estados Unidos da América, Cidade do México ou Havana, Panamá, Lima e/ou Bogotá e/ou Caracas | Para: Manaus, Goiânia, Rio de Janeiro e/ou São Paulo e/ou um ponto na República Federativa do Brasil, um ponto na América do Sul além Brasil (Notas 1 e 2), em ambas as direções.

Rota II) De: Pontos no Japão | Via: Pontos no Pacífico Central, cinco (5) pontos no território Continental dos Estados Unidos da América, Cidade do México ou Havana, Panamá, Lima e/ou Bogotá e/ou Caracas | Para: Manaus, Goiânia, Rio de Janeiro e/ou São Paulo, um ponto além Brasil na América do Sul (Notas 1 e 2), em ambas as direções

Rota III) De: Pontos no Japão | Via: Um ponto intermediário, Papeete, Ilha de Páscoa, Lima e/ou Santiago | Para: Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambas as direções.

Notas para as Rotas Japonesas

Nota 1: Um ponto além Brasil na América do Sul somente pode ser servido por voos de e para Rio de Janeiro e/ou São Paulo.

Nota 2: Nenhum direito de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive de "stopover", pode ser exercido entre Rio de Janeiro e/ou São Paulo e um ponto além Brasil na América do Sul.

Referência: Ata da Consulta de abr/14

Capacidade

Operações mistas: (1) 4 (quatro) frequências semanais entre o Japão e o Brasil, usando qualquer tipo e tamanho de aeronave.

(2) Em adição à capacidade determinada no subparágrafo (1) acima, a empresa aérea designada do Brasil pode operar 3 (três) frequências semanais, usando qualquer tipo ou tamanho de aeronave, na rota entre pontos no Brasil via pontos intermediários das rotas I e II do Quadro de Rotas Brasileiras, para Osaka e Seul, e as empresas designadas do Japão podem operar três(3) frequências semanais na rota entre pontos no Japão via pontos intermediários das Rotas I e II do Quadro de Rotas japonesas (schedule I), para o Rio de Janeiro e/ou São Paulo e um ponto além Brasil na América do Sul. Neste caso, a empresa designada do Brasil não pode exercer direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de "stopover" próprios, entre Osaka e Seul, em ambas as direções, e a empresa aérea designada do Japão não pode exercer direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de "stopover" próprios, entre o Rio de Janeiro e/ou São Paulo e um ponto além Brasil na América do Sul, em ambas as direções.

(3) Em adição à capacidade determinada nos subparágrafos (1) e (2) acima, as empresas aéreas designadas de ambos os países podem operar 3 (três) frequências semanais em serviços conjuntos, usando qualquer tipo ou tamanho de aeronave, entre Nagoya e Rio de Janeiro e/ou São Paulo, via um ponto no território Continental dos Estados Unidos da América (a seguir referindo como "USA"). Neste caso, as empresas aéreas designadas do Brasil não poderão ofertar mais do que trinta e cinco (35) por cento da capacidade própria de sua aeronave, entre um ponto no território Continental dos

USA e Nagoya, para o exercício dos direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de “stopover” próprios, em ambas as direções e as empresas aéreas designadas do Japão não poderão usar mais do que trinta e cinco (35) por cento da capacidade própria de sua aeronave para exercer os direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de “stopover” próprios, entre um ponto no território Continental dos USA e o Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambas as direções.

(4) As “capacidades autorizadas” constantes dos parágrafos 2.(1) até 2.(3) substituem as capacidades autorizadas constantes dos parágrafos (1) até (6) da Ata (“Record of Discussions”) assinada em 20 de julho de 1994 pelas Autoridades Aeronáuticas da República Federativa do Brasil e em 7 de julho de 1994 pelas Autoridades Aeronáuticas do Japão.

Obs: Fica entendido que a capacidade autorizada nos parágrafos 2.(1) a 2.(3) acima somente poderá ser exercida sem aumento do número total de “slots” semanais permitidos às empresas aéreas designadas de cada país, respectivamente, no Aeroporto de Narita.

Referência: Ata da Consulta de dez/98

Operações exclusivamente cargueiras: (1) 4 (quatro) frequências semanais entre o Japão e o Brasil, usando qualquer tipo e tamanho de aeronave.

(2) Em adição à capacidade determinada no subparágrafo (1) acima, a empresa aérea designada do Brasil pode operar 3 (três) frequências semanais, usando qualquer tipo ou tamanho de aeronave, na rota entre pontos no Brasil via pontos intermediários das rotas I e II do Quadro de Rotas Brasileiras, para Osaka e Seul, e as empresas designadas do Japão podem operar três(3) frequências semanais na rota entre pontos no Japão via pontos intermediários das Rotas I e II do Quadro de Rotas japonesas (schedule I), para o Rio de Janeiro e/ou São Paulo e um ponto além Brasil na América do Sul. Neste caso, a empresa designada do Brasil não pode exercer direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de “stopover” próprios, entre Osaka e Seul, em ambas as direções, e a empresa aérea designada do Japão não pode exercer direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de “stopover” próprios, entre o Rio de Janeiro e/ou São Paulo e um ponto além Brasil na América do Sul, em ambas as direções.

(3) Em adição à capacidade determinada nos subparágrafos (1) e (2) acima, as empresas aéreas designadas de ambos os países podem operar 3 (três) frequências semanais em serviços conjuntos, usando qualquer tipo ou tamanho de aeronave, entre Nagoya e Rio de Janeiro e/ou São Paulo, via um ponto no território Continental dos Estados Unidos da América (a seguir referindo como “USA”). Neste caso, as empresas aéreas designadas do Brasil não poderão ofertar mais do que trinta e cinco (35) por cento da capacidade própria de sua aeronave, entre um ponto no território Continental dos USA e Nagoya, para o exercício dos direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de “stopover” próprios, em ambas as direções e as empresas aéreas designadas do Japão não poderão usar mais do que trinta e cinco (35) por cento da capacidade própria de sua aeronave para exercer os direitos de tráfego de 5ª Liberdade, inclusive passageiros de “stopover” próprios, entre um ponto no território Continental dos USA e o Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambas as direções.

(4) As “capacidades autorizadas” constantes dos parágrafos 2.(1) até 2.(3) substituem as capacidades autorizadas constantes dos parágrafos (1) até (6) da Ata (“Record of Discussions”) assinada em 20 de julho de 1994 pelas Autoridades Aeronáuticas da República Federativa do Brasil e em 7 de julho de 1994 pelas Autoridades Aeronáuticas do Japão.

Obs: Fica entendido que a capacidade autorizada nos parágrafos 2.(1) a 2.(3) acima somente poderá ser exercida sem aumento do número total de “slots” semanais permitidos às empresas aéreas designadas de cada país, respectivamente, no Aeroporto de Narita.

Referência: Ata da Consulta de dez/98

Direitos de tráfego

Operações mistas: ver comentários no item Capacidade

Referência:

Operações exclusivamente cargueiras: ver comentários no item Capacidade

Referência:

Preços

País origem

Referência: Seção 5 do Anexo ao ASA

Designação

Múltipla

Referência: Artigo 3º do ASA e Seções I e II do Anexo ao ASA

Código compartilhado

Bilateral e com empresas de terceiros países, considerando o seguinte quadro de rotas:

Rotas Brasileiras:

De: Pontos no Brasil | Via: Quaisquer pontos | Para: Pontos no Japão | Além: Quaisquer pontos

Rotas Japonesas:

De: Pontos no Japão | Via: Quaisquer pontos | Para: Pontos no Brasil | Além: Quaisquer pontos

Referência: Ata da Consulta de abr/14

Atualização: Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - Gerência de Acesso ao Mercado

Data: 20/02/2019