MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

DEPARTAMENTO DE ASSUNTOS JURIDICOS

DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS

DECRETO Nº 54.173 — DE 21 DE AGÔSTO DE 1964

Promulga o Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares com a República Federal da Alemanha.

O Presidente da República,

Havendo o Congresso Nacional aprovado, pelo Decreto Legislativo nº 28 de 1963, o Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares com a República Federal da Alemanha, assinado em 29 de agôsto de 1957;

E havendo sido trocados os respectivos instrumentos de ratificação em Bonn, a 16 de julho de 1964;

Decreta que o mesmo, apenso por cópia ao presente decreto, seja executado e cumprido tão inteiramente como nêle se contém.

Brasília, 21 de agôsto de 1964; 143º da Independência e 76º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Vasco da Cunha

Nelson Lavanère Wanderley.

ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPÚBLICA FEDERAL DA ALEMANHA

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno da República Federal da Alemanha, considerando:

que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial são de importância cada vez mais relevante;

que êste meio de transporte, pelas suas características essenciais, permitindo ligações rápidas, proporciona melhor aproximação entre as nações;

que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interêsses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

desiqnaram, para êsse efeito, os seguintes Plenipotenciários:
Os Estados Unidos Brasil:

Sua Excelência o Senhor José Carlos de Macedo Soares, Ministro de Estado das Relações Exteriores,

Sua Excelência o Senhor Brigadeiro do Ar Francisco de Assis Corrêa Mello, Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica;

A República Federal da Alemanha:

Sua Excelência o Senhor Doutor Werner Dankwort, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário da República Federal da Alemanha no Brasil;

os quais, depois de haverem trocado seus plenos podêres, achados em boa e devida forma, acordaram nas disposições seguintes:

Artigo I

Para o fim de aplicação do presente Acôrdo, se o texto não lhes der expressamente outro sentido:

a) a expressão «Autoridades Aeronáuticas» significará, no caso da República dos Estados Unidos do Brasil, o Ministério da

Aeronáutica e, no da República Federal da Alemanha, o Ministro Federal dos Transportes, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a desempenhar as funções pelos mesmos exercidas.

b) a expressão «emprêsa designada» significará ou as emprêsas aéreas que uma das Partes Contratantes tiver indicado para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação, por escrito, às Autoridades Aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante, segundo o disposto no artigo 3 do presente Acôrdo;

c) a expressão «serviço aéreo internacional» significará qualquer serviço regular de navegação aérea internacional destinado ao transporte remunerado de passageiros, carga ou mala postal, pelas emprêsas designadas, com horários, rotas e tarifas estabelecidas.

Artigo 2

Para o estabelecimento dos serviços aéreos internacionais explorados pelas emprêsas aéreas designadas, as Partes Contratantes se concedem recìprocamente, nos seus territórios, em favor da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas estabelecidas nos respectivos Quadros, que serão aprovados por troca de notas, os direitos de trânsito e de pouso para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional, bem como o direito de embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros sob as condições definidas no presente Acôrdo.

Artigo 3

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data posterior, a critério da Parte Contratante à qual os direitos são concedidos, mas não antes que:

a) A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma emprêsa ou emprêsas aéreas de sua nacionalidade para a rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à emprêsa ou emprêsas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo nº 2 dêste artigo e as dos artigos 4º e 8º.

2. As emprêsas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as Autoridades Aeronáuticas da Parte Contra-

tante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente exigidos por essas autoridades para autorizar o funcionamento de emprêsas aéreas comerciais.

Artigo 4

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se a faculdade de negar ou revogar o exercício, por uma emprêsa aérea designada pela outra Parte Contratante, dos direitos especificados no presente Acôrdo, quando:

1. não julgar suficientemente provado que uma parte substancial da propriedade ou o contrôle efetivo da referida emprêsa estejam em mãos de nacionais da outra Parte Contratante;

2. a emprêsa deixar de observar as leis e regulamentos mencionados no artigo 13 da Convenção de Aviação Civil Internacional, ou as condições sob as quais os direitos foram concedidos, na conformidade dêste Acôrdo;

3. as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por nacionais da outra Parte Contratante, exceptuados os casos de adestramento de pessoal navegante.

Artigo 5

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento, fica estabelecido o seguinte:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha, ou permita que sejam impostas, à emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para o uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira, empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Os combustíveis, óleos lubrificantes, peças sobressalentes e de equipamento introduzidos sob contrôle alfandegário no território de uma das Partes Contratantes, quer diretamente por uma emprêsa aérea designada, quer por conta de tal emprêsa aérea, destinados ùnicamente ao uso de suas aeronaves e que venham a ser utilizados nos serviços aéreos regulares objeto dêste Acôrdo, gozarão do mesmo tratamento dado às emprêsas nacionais em serviços internacionais ou às emprêsas aéreas da nação mais favorecida, no tocante a direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros impostos ou encargos fiscais estabelecidos pela Parte Con-

tratante em cujo território ingressem. Se, com a aplicação desta norma, não puder um dos Estados Contratantes conceder à emprêsa designada do outro Estado Contratante isenção de tributos e taxas pela importação das utilidades nêle referidas, terá êste último o direito de suspender imediatamente a isenção que haja concedido à emprêsa designada por aquêle primeiro Estado e, assim, de cobrar as taxas e tributos que a sua legislação geral prescrever.

3. As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados, os combustíveis, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo gozarão, enquanto dentro de tais aeronaves; de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves quando em vôo nesse território.

Artigo 6

1. A capacidade de transporte oferecida pelas emprêsas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter estreita relação com a procura do tráfico.

2. Deverá ser assegurado tratamento justo e equitativo às emprêsas aéreas designadas pelas duas Partes Contratantes, para que possam gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

3. As emprêsas aéreas designadas, quando explorarem rotas ou seções comuns duma rota, deverão tomar em consideração os seus interêsses mútuos, a fim de não onerarem indevidamente os respectivos serviços.

4. Os serviços convencionados terão por objetivo principal oferecer capacidade à procura de tráfico entre os territórios das duas Partes Contratantes.

5. As emprêsas aéreas designadas terão o direito de embarcar e desembarcar, nos pontos das rotas especificadas, tráfico internacional de passageiros, carga e mala postal, com destino a, ou provenientes de terceiros países, direito que será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas duas Partes Contratantes, de modo que a capacidade seja adaptada:

a) à procura de tráfico entre o país de origem e os países do destino,

b) às exigências de uma exploração econômica dos serviços considerados, e

c) à procura do tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais

Artigo 7

1. As emprêsas designadas comunicarão às Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes, o mais breve possível, antes do início dos serviços regulares nas linhas estabelecidas, as regras de funcionamento dos mesmos, os aviões previstos, os horários e as rotas completas. Assim deverão proceder também em caso de alterações posteriores.

2. As Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante fornecerão às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, periòdicamente ou em qualquer época, os dados estatísticos razoàvelmente exigíveis para a verificação de como está sendo utilizada, pelas emprêsas designadas pela primeira Parte Contratante, a capacidade oferecida nas linhas estabelecidas. Êsses dados deverão conter todos os elementos necessários para fixar o volume do tráfico, bem como sua origem e seu destino.

Artigo 8

1. No estabelecimento das tarifas para as rotas das linhas concedidas no artigo 2, levar-se-ão em conta todos os fatôres relevantes, tais como o custo da exploração, lucros razoáveis, características dos serviços e as tarifas cobradas pelas outras emprêsas, no todo ou em parte das mesmas rotas. O estabelecimento das tarifas deverá ser feito de acôrdo com as disposições dos parágrafos seguintes.

2. As tarifas serão, sempre que possível, estabelecidas de comum acôrdo, diretamente pelas emprêsas designadas, obedecendo às determinações da International Air Transport Association (IATA), ou por entendimento direto entre as emprêsas designadas, depois de terem sido consultadas as emprêsas aéreas de terceiros países que fazem a mesma rota, no todo ou em parte.

3. As tarifas assim estabelecidas serão submetidas às Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes, no mínimo trinta dias antes da data prevista para sua vigência. Êste prazo poderá ser diminuído a juízo das Autoridades Aeronáuticas.

4. Se as emprêsas aéreas designadas não puderem chegar a um acôrdo sôbre as tarifas, conforme estabelecido no parágrafo 2, ou se uma das Partes Contratantes não aprovar as tarifas que lhe

tenham sido submetidas na forma do parágrafo 3, as Autoridades Aeronáuticas procurarão chegar a um acôrdo sôbre o estabelecimento das ditas tarifas.

5. Se as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes não chegarem a um acôrdo na forma do parágrafo 4, serão aplicadas as disposições do artigo 12. Enquanto uma decisão não tiver sido proferida, a Parte Contratante que negou a aprovação tem o direito de exigir da outra Parte Contratante que as tarifas anteriormente em vigor sejam mantidas.

Artigo 9

Entrando em vigor um acôrdo multilateral sôbre transportes aéreos aceito por ambas as Partes Contratantes, suas disposições terão preferência. Considerações sôbre até que ponto um acôrdo multilateral revoga, altera ou completa o presente Acôrdo, serão baseadas nas disposições do artigo 11 dêste Acôrdo.

Artigo 10

As Autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão manter contato permanente para garantir uma estreita colaboração em tôdas as questões tratadas no presente Acôrdo.

Artigo 11

1. Para discussão da aplicação, interpretação ou modificações dêste Acôrdo, ou dos quadros de rotas aéreas, pode uma das Partes Contratantes promover, em qualquer tempo, uma consulta. Esta consulta terá início num prazo de sessenta dias a partir da data da respectiva notificação e seus resultados entrarão imediatamente em vigor, salvo nos casos dos itens 2 e 3 abaixo.

2. As modificações feitas ao texto dêste Acôrdo entrarão em vigor na conformidade do disposto no artigo 15.

3. As modificações do quadro de rotas aéreas entrarão em vigor logo que tenham sido combinadas por troca de notas, de acôrdo com o artigo 2.

Artigo 12

1. Excetuadas as disposições em contrário dêste Acôrdo, qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação do mesmo, que não puder ser resolvida mediante consulta, será submetida a uma comissão mista de três

membros, dos quais um será designado por cada Parte Contratante e o terceiro escolhido pelos dois primeiros, desde que não seja nacional de qualquer das Partes Contratantes. Cada Parte Contratante designará seu representante dentro de sessenta dias contados da data de entrega, feita por qualquer delas, de uma nota diplomática que solicite a apreciação da divergência. O terceiro membro será escolhido dentro de trinta dias após a expiração do prazo de sessenta dias.

2. Se qualquer das Partes Contratantes deixar de designar seu representante dentro do prazo indicado, ou se o terceiro membro não houver sido escolhido dentro do limite de trinta dias, qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da OACI que faça a designação do membro ou membros necessários para completar a comissão.

3. As Partes Contratantes envidarão seus melhores esforços, dentro dos limites de seus podêres, para dar cumprimento ao parecer da comissão escolhida. Cada Parte Contratante se responsabilizará pelos gastos resultantes da atividade de seu representante, bem como pela metade dos outros gastos.

Artigo 13

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo tempo, notificar a outra de seu desejo de rescindir êste Acôrdo. A notificação será simultâneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, êste Acôrdo deixará de vigorar nove meses depois da data de seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se fôr retirada, por acôrdo, antes de expirado aquêle prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida quatorze dias depois de o ter sido pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 14

O presente Acôrdo, tôdas as suas modificações e tôda troca de notas de que trata o artigo 2 e o artigo 11, parágrafo 3, serão comunicados à Organização da Aviação Civil Internacional, para registro.

Artigo 15

O presente Acôrdo deverá ser ratificado, devendo a troca das ratificações ter lugar, o mais breve possível, em Bonn.

O Acôrdo entrará em vigor trinta dias após a troca das ratificações. Em fé do que, os Plenipotenciários das duas Partes Contratantes assinaram o presente Acôrdo.

Dado no Rio de Janeiro aos 29 de agôsto de 1957 em dois originais, cada um nas línguas alemã e portuguêsa e fazendo fé o texto em ambas as línguas.

Pela República Federal da Alemanha	Pelos Estados Unidos do Brasil
	JOSÉ CARLOS DE MACEDO SOARES
WERNER DANKWORT	FRANCISCO DE ASSIS CORREA MELLO

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DEN VEREINIGTEN STAATEN VON BRASILIEN ÜBER DEN PLANMÄSSIGEN LUFTVERKEHR

DIE REGIERUNG
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

DIE REGIERUNG
DER VEREINIGTEN STAATEN VON BRASILIEN

HABEN IN ANBETRACHT DESSEN:

— dass die immer wachsenden Möglichkeiten der Verkehrsluftfahrt zu immer grösserer Bedeutung gelangen;

— dass dieses Verkehrsmittel durch seine besonderen Eigenschften schnelle Verbindungen erlaubt und dadurch eine grössere Annäherung der Nationen ermöglicht;

— dass es angebracht erscheint, in einer sicheren und ordnungsmässigen Form die internationalen Dienste der Verkehrsluftfahrt zu organisieren, ohne dabei nationale oder regionale Interessen zu beeinträchtigen, wobei die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Verkehrsluftfahrt im Auge behalten werden muss;

— dass der Abschluss eines Abkommens zur Sicherung der planmässigen Luftverbindung zwischen den beiden Staaten und darüber hinaus sich als notwendig erweist.

zu diesem Zweck die folgenden Bevollmächtigten ernannt:

Die Bundesrepublik Deutschland.

Seine Exzellenz, Herrn Doktor Werner Dankwort, Ausserordentlicher und Bevollmächtigter Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Brasilien.

Die Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien:

Seine Exzellenz, Herrn José Carlos de Macedo Soares, Staatsminister für Auswärtige Angelegenheiten,

Seine Exzellenz, Herrn General der Flieger Francisco de Assis Correa Mello, Staatsminister für Luftfahrtangelegenheiten,

die, nach Austausch und Anerkennung ihrer Vollmachten, folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) «Luftfahrtbehörde», in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Vereinigten Staaten von Brasilien das Luftfahrtministerium, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) «Bezeichnetes Unternehmen» das oder die Luftverkehrsunternehmen, welche ein Vertragschliessender Teil dem anderen Vertragschliessenden Teil nach Artikel 3 schriftlich als das oder die Unternehmen benannt hat, die den internationalen Fluglinienverkehr auf den festgelegten Fluglinien betreiben sollen;

c) «Internationaler Fluglinienverkehr» jeden planmässigen gewerblichen internationalen Luftverkehr der bezeichneten Unternehmen zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht mit festgelegten Flugplänen, Fluglinien und Tarifen.

Artikel 2

Jeder Vertragschliessende Teil gewährt dem anderen Vertragschliessenden Teil zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschliessenden Teils auf jeder der in den Fluglinienplänen festgelegten Linien, die durch Notenwechsel zu vereinbaren sind, nach den in diesem Abkommen vereinbaren Bestimmungen das Recht des Durchflugs das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken auf den für den internationalen Fluglinienverkehr offenen Flughäfen und das Recht zur Durch-

führung von planmässigem, gewerblichem, internationalem Luftverkehr zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht an den in den Fluglinienplänen festgelegten Punkten.

Artikel 3

(1) Die Aufnahme des Betriebes auf den festgelegten Linien kann sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt nach Ermessen des Vertragschliessenden Teils, dem die Rechte erteilt worden sind, erfolgen, jedoch nicht eher als

a) der Vertragschliessende Teil, dem diese Rechte gewährt worden sind, für den Betrieb auf der festgelegten Linie oder auf den festgelegten Linien, das oder die Unternehmen seiner Nationalität bezeichnet hat;

b) der Vertragschliessende Teil der die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Betriebsgenehmigung erteilt hat. Dies wird unverzüglich unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels und der Artikel 4 und 8 erfolgen.

(2) Die bezeichneten Unternehmen können aufgefordert werden, den Luftfahrtbehörden desjenigen Vertragschliessenden Teils, der die Rechte gewährt, nachzuweisen, dass sie in der Lage sind, den durch die Gesetze und Vorschriften bestimmten Erfordernissen zu entsprechen, die üblicherweise von diesen Behörden für die Genehmigung des Betriebes gewerblicher Luftfahrtunternehmen verlangt werden.

Artikel 4

Jeder Vertragschliessende Teil behält sich das Recht vor, die Ausübung der in diesem Abkommen genannten Rechte durch ein vom anderen Vertragschliessenden Teil bezeichnetes Unternehmen zu verweigern oder zu entziehen, falls

(1) nicht als genügend erwiesen betrachtet wird, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums oder der tatsächlichen Kontrolle des entsprechenden Unternehmens sich in Händen von Staatsangehörigen des anderen Vertragschliessenden Teils befindet;

(2) das Unternehmen die in Artikel 13 der Konvention über die Internationale Zivilluftfahrt genannten Gesetze und Vorschriften oder die in diesem Abkommen für die Gewährung der Rechte enthaltenen Bedingungen missachtet;

(3) die Besatzungen der im Verkehr eingesetzten Luftfahrzeuge nicht aus Staatsangehörigen des anderen Vertragschliessenden Teils bestehen, ausgenommen in Fällen der Instruktion der fliegenden Besatzungen.

Artikel 5

Zum Zweck der Vermeidung diskriminierender Massnahmen und der Einhaltung des Prinzips der Gegenseitigkeit wird folgendes vereinbart:

(1) Die Gebühren gegenüber dem oder den vom anderen Vertragschliessenden Teil bezeichneten Unternehmen für die Benutzung von Flughäfen und anderen Einrichtungen, die einer der Vertragschliessenden Teile erhebt, oder deren Erhebung er zulässt, werden nicht höher sein als die Gebühren, die für die Benutzung derselben Flughäfen und Einrichtungen von Luftfahrzeugen eigener Flagge in ähnlichem internationalem Dienst erhoben werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die unter Zollüberwachung von den bezeichneten Unternehmen oder für diese in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragschliessenden Teils eingeführt und in dem mit diesem Abkommen vereinbarten planmässigen Luftverkehr verbraucht werden, geniessen hinsichtlich der Zölle, ähnlicher Abgaben und Inspektionsgebühren die gleiche Behandlung, die einheimischen Luftfahrtunternehmen im internationalen Dienst und Luftfahrtunternehmen einer meistbegünstigten Nation gewährt wird. Sollte ein Vertragschssender Teil in Anwendung dieses Grundsatzes für die genannten Waren unter der genannten Voraussetzung keine Eingangsabgaben-Befreiung gewähren, hat auch der andere Staat sofort das Recht, für die von den bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragschliessenden Teils oder für diese in sein Hoheitsgebiet eingeführten genannten Waren die nationalen Eingangsabgaben zu erheben.

(3) Die in dem in diesem Abkommen vereinbarten Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragschliessenden Teils einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände und Bordverpflegung, bleiben frei von Zöllen, ähnlichen Abgaben und Inspektionsgebühren, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragschliessenden Teils stattfindet.

Artikel 6

(1) Das von den bezeichneten Unternehmen der Vertragschliessenden Teile bereitgestellte Beförderungsangebot soll der voraussehbaren Verkehrsnachfrage entsprechen.

(2) Den bezeichneten Unternehmen der Vertragschliessenden Teile ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, unter gleichen Bedingungen den Betrieb auf den festgelegten Linien durchzuführen.

(3) Die bezeichneten Unternehmen haben auf die gegenseitigen interessen Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesen Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(4) Der Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der Verkehrsnachfrage zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragschliessenden Teile entspricht.

(5) Die bezeichneten Unternehmen sind berechtigt, an den Punkten der festgelegten Linien Fluggäste, Post und Fracht im internationalen Fluglinienverkehr nach oder von dritten Ländern aufzunehmen und abzusetzen. Dieses Recht ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und unter Berücksinchtigung der von den Vertragschliessenden Teilen anerkannten Richtlinien so auszuüben, dass das Beförderungsangebot angepasst wird.

a) an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Abgangs-und dem Bestimmungsland,

b) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes auf den festgelegten Linien.

c) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel 7

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrbehörden beider Vertragschliessenden Teile so früh wie möglich vor Beginn des Betriebes auf den festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgeschenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrbehörde des einen Vertragschliessenden Teils wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragschliessenden Teils auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragschliessenden Teils bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben all Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 8

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich unmittelbar untereinander verständigen.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragschliessenden Teile spätestens dreissig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragschliessender Teil mit den ihm nach Absatz 3 vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschliessenden Teile die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, durch Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschliessenden Teile eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 12 Anwendung. Solange das Gutachten nicht ergangen ist, hat der Vertragschliessende Teil, der sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, das Recht, von dem anderen Vertragschliessenden Teil die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 9

Tritt ein von beiden Vertragschliessenden Teilen angenommenes mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 11 dieses Abkommens statt.

Artikel 10

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragschliessenden Teile findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 11

(1) Zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragschliessender Teil jederzeit eine Konsultation beantragen. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags; ihre Ergebnisse treten sofort in Kraft, soweit sie sich nicht auf die nachstehenden Absätze 2 und 3 beziehen.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 15 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie durch Notenwechsel entsprechend Artikel 2 vereinbart sind.

Artikel 12

(1) Soweit in diesem Abkommen nichts anderes vorgesehen ist, wird jeder Streitfall zwischen den Vertragschliessenden Teilen über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, der nicht durch Konsultation geregelt werden kann, einer aus drei Mitglie-

dern bestehenden Kommission vorgelegt. Jeder Vertragschliessende Teil benennt ein Mitglied. Die beiden so gewählten Mitglieder einigen sich auf das dritte Mitglied, das aber nicht Staatsangehöriger eines der beiden Vertragschliessenden Teile sein darf. Jeder Vertragschliessende Teil hat innerhalb von sechzig (60) Tagen von dem Zeitpunkt ab, an dem ein Vertragschliessender Teil dem anderen Vertragschliessenden Teil eine diplomatische Note mit dem Antrag auf Behandlung eines Streitfalles überreicht hat, ein Mitglied zu benennen. Innerhalb von dreissig (30) Tagen nach dieser Frist von sechzig (60) Tagen ist eine Einigung auf das dritte Mitglied zu erzielen.

(2) Ernennt einer der Vertragschliessenden Teile sein Mitglied nicht innerhalb der genannten Zeit oder wird innerhalb der Frist von dreissig (30) Tagen keine Einigung über das dritte Mitglied erzielt, so kann jeder der Vertragschliessenden Teile den Präsidenten des Rats der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderliche Ernennung des oder der notwendigen Mitglieder vorzunehmen, um die Kommission zu vervollständigen.

(3) Die Vertragschliessenden Teile werden im Rahmen ihrer Befugnisse ihr Möglichstes tun, um die in dem Gutachten zum Ausdruck gebrachte Auffassung zu verwirklichen. Jeder Vertragschliessende Teil trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Mitgliedes sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

Artikel 13

Jeder Vertragschliessende Teil kann dieses Abkommen jederzeit bei dem anderen Vertragschliessenden Teil kündigen, wenn er es zu beenden wünscht. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle einer Kündigung läuft dieses Abkommen neun Monate nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragschliessenden Teil ab, sofern sie nicht vor Ablauf der Frist durch Übereinkommen zurückgezogen wird. Wenn eine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragschliessenden Teil nicht erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen.

Artikel 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 und Artikel 11 Absatz 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 15

Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung; die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

Dieses Abkommen tritt dreissig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragschliessenden Teile dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Rio de Janeiro am neunundzwanzigsten August 1957 in zwei Urschriften, jede in deutscher und portugiesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

WERNER DANKWORT

JOSÉ CARLOS DE MACEDO SOARES

FRANCISCO DE MELLO