Serie 212

B-57

# ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPÚBLICA DA BOLÍVIA

Os Governos dos Estados Unidos do Brasil e da República da Bolívia, considerando:

que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interêsses nacionais e regionais;

que é desejo de ambos incrementar e facilitar o intercâmbio comercial entre os dois países, estabelecendo para êsse fim serviços de transportes aéreos regulares;

que é igualmente sua aspiração chegar a um convênio multilateral, que venha a reger os serviços de transportes aéreos internacionais de tôdas as nações;

que, enquanto não for celebrado êsse convênil multilateral, de quem ambos sejam partes, torna-se necessária a conclusão le um Acôrdo destinado a assegurar transportes aéreos regulares entre os dois países, nos termos da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944;

nomearam para êsse efeito, seus Plenipotenciários, da seguinte maneira:

Sua Excelência o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, ao Senhor Paulo Demôro, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Brasil na Bolívia;

Sua Excelência o Presidente da Junta Militar do Gôverno da República da Bolívia, ao Tcnl. Tomás Antonio Suárez, seu Ministro de Estado no Despacho das Relações Exteriores.

Os quais, depois de apresentar seus plenos poderes, convieram nas disposições seguintes:

ARTIGO I

As Partes Contratantes concedem-se recìprocamente os direitos especificados no presente Acôrdo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares neles descritos, e doravante referidos como "serviços convencionados".

ARTIGO II

1 - Qualquer dos "serviços convencionaods" 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 parágrfo 2 dêste artigo e as do artigo VI.

2 - As emprêsas aéreas designadas poderão ser chamadas a prover, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos, normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de emprêsas aéreas comerciais.

ARTIGO III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de assegurar a igualdade de tratamento, as Partes Contratantes concordam no seguinte:

1 - As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas a 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 ou de terceiros Estados empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2 - Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território, quer diretamente por uma emprêsa aérea por esta designada, quer por conta de tal emprêsa e destinados ùnicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às emprêsas nacionais em serviços internacionais ou às emprêsas da Nação mais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos fiscais da Parte Contratante em cujo território ingressam.

3 - As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos "serviços Convencionados" e os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão 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 em vôo naquele território.

ARTIGO IV

Os certificados de navegabilidade, as licenças e certificados de habilitação do pessoal tripulante emitidos ou revalidados por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão

reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim da exploração dos "serviços convencionados". As Partes Contratantes se reservam, entretanto, o direito de não reconhecer, relativamente ao sobrevôo de seu território, as licenças e certificados de habilitação concedidos aos seus nacionais por um outro Estado.

ARTIGO V

1 - As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativas à entrada no seu próprio território, ou à saída do mesmo, de aeronaves empregadas em navegação aérea internacional ou à exploração de tais aeronaves dentro do seu território, serão aplicadas às aeronaves das emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2 - As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativas à entrada no seu território, ou à saída do mesmo, de passageiros, tripulação ou carga de aeronaves, como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulações e carga das aeronaves das emprêsas designadas por uma Parte Contratante enquanto no território da outra Parte Contratante.

ARTIGO VI

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

emprêsa aérea, das leis e regulamentos referidos no Artigo V supra ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos na conformidade dêste Acôrdo e de seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, excetuados os casos de adestramento do pessoal navegante.

ARTIGO VII

Caso qualquer das Partes Contratantes considere conveniente modificar as condições constantes do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no Artigo VI supra, poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta ser iniciada dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmadas por troca de notas por via diplomática.

ARTIGO VIII

As divergências entre as Partes Contratantes, relativas à interpretação ou à aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo, que não puderem ser resolvidas por meio de consulta, ou pelas vias diplomáticas normais, deverão ser submetidas ao parecer consultivo do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, ou a um juízo arbitral, e neste caso cada uma das Partes nomeará um representante e o presidente do Conselho da referida organização designará um árbitro, escolhido dentre as pessoas qualificadas constantes da lista para êsse fim mantida segundo as práticas da O.A.C.I.

ARTIGO IX

Para aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo:

a) a expressão "autoridades aeronáuticas" significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica, e, no caso da República da Bolívia, o Ministro de Obras Públicas e Comunicações, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão para êsse efeito devidamente autorizado;

b) a expressão "emprêsa aérea designada" significará qualquer emprêsa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido 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 II do presente Acôrdo;

c) o conceito de "serviço aéreo internacional regular" é o de serviço internacional executado por emprêsas aéreas comerciais designadas, com frequência uniforme e segundo horários e rotas pre estabelecidas e aprovados pelos Governos interessados.

ARTIGO X

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra de seu desejo de denunciar êste Acôrdo. A notificação será simultâneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, êste Acôrdo deixará de vigorar seis (6) meses depois da data de seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se fôr retirada por acôrdo antes de expirar aquêle prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante à qual foi dirigida, entender-se-á recebida quatorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XI

O entrar em vigor uma convenção multilateral sôbre transportes aéreos, que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes, o presente Acôrdo e seu Anexo ficarão sujei-

sujeitos às modificações decorrentes dessa convenção multilateral.

ARTIGO XII

O presente Acôrdo substitue quaisquer licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo de sua assinatura, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de emprêsas aéreas da outra Parte Contratante.

ARTIGO XIII

O presente Acôrdo e seu Anexo, bem como os demais atos relativos aos mesmos, serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XIV

Este Acôrdo, cumpridas as formalidades constitucionais de cada uma das Partes Contratantes, entrará em vigor a partir da troca dos instrumentos de ratificação.

Em testemunho do que os Plenipotenciários acima designados por ambas as Partes Contratantes, firmam e selam em dois exemplares o presente Acôrdo, de um mesmo teor, nos idiomas português e castelhano, igualmente válidos, na cidade de La Paz, aos 2 de junho de 1951.

Pelo Govêrno dos Estados Unidos do Brasil:

Paulo Demôro

Pelo Govêrno da República da Bolívia:

Tcnl. Tomás Antonio Suárez

ANEXO AO ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPÚBLICA DA BOLIVIA

SECÇÃO I

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil concede ao Govêrno da República da Bolívia o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I anexo.

SECÇÃO II

O Govêrno da República da Bolívia concede ao Govêrno dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

SECÇÃO III

Por motivos de ordem militar ou de segurança pública, cada uma das Partes Contratantes poderá limitar ou proibir de maneira uniforme que as aeronaves da outra Parte Contratante voem sôbre certas zonas de seu território, desde que essa limitação ou proibição se aplique também às aeronaves da primeira Parte Contratante ou de terceiros Estados que executem serviços internacionais regulares. Essas zonas terão uma extensão razoável e serão situadas de modo a não prejudicar a navegação aérea. Os limites das zonas interditas deverão ser comunicados com a maior brevidade à outra Parte Contratante.

SECÇÃO IV

As emprêsas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes nos têrmos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma

das rotas descritas nos Quadros anexos, dos direitos de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional, bem como do direito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e malas postais de tráfico internacional nos pontos enumerados nos referidos Quadros, sob as condições especificadas na Secção V. O tráfico de cabotagem, no território de cada uma das Partes Contratantes, ficará reservado respectivamente às emprêsas de sua nacionalidade.

SECÇÃO V

Fica entendido entre as Partes Contratantes:

a) que a capacidade de transporte oferecida pelas emprêsas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfico;

b) que deverá ser assegurado às emprêsas aéreas designadas pelas duas Partes Contratantes um tratamento justo e equitativo, a fim de que possam gozar de igual oportunidade na exploração dos "serviços convencionados";

c) que as emprêsas aéreas designadas pelas duas Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou seções comuns de uma rota, os seus interêsses mutuos, a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços;

d) que os "serviços convencionados" terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfego entre o país a que pertence a emprêsa e o país a que se destina o tráfico;

e) que o direito de uma emprêsa aérea designada de embarcar e desembarcar nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países 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:

1 - à procura de tráfico entre o país de origem e os países de destino,

2 - às exigências de uma operação econômica dos serviços considerados, e

3 - à procura de tráfico existente nas regiões a-

atravessadas, respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais.

SECÇÃO VI

As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas a fim de verificar-se os princípios enunciados na secção V supra estão sendo observados pelas emprêsas aéreas designadas pelas Partes Contratantes e, em particular, para evitar que o tráfico seja desviado em proporção injusta de qualquer das emprêsas designadas.

SECÇÃO VII

a) As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, tomados em consideração todos os fatores relevantes e, em particular, o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras emprêsas e as características de cada serviço, tais como velocidade e confôrto.

b) As tarifas a cobrar pelas emprêsas aéreas designadas das duas Partes Contratantes, entre pontos de seus territórios, mencionados nos quadros anexos, deverão ser submetidas à aprovação prévia das autoridades aeronáuticas para que entrem em vigor. As tarifas propostas deverão ser apresentadas trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo êsse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) As emprêsas das Partes Contratantes entender-se-ão sôbre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas secções comuns de suas linhas, com conhecimento das respectivas autoridades aeronáuticas, após consulta, se fôr caso disso, às emprêsas aéreas de terceiros Países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

d) As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.) serão tomadas em consideração para a fixação das tarifas.

e) No caso de não poderem as emprêsas chegar a acôrdo sôbre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no artigo VII. do Acôrdo.

SECÇÃO VIII

Quaisquer modificações das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como alteração do Anexo. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades, considerados os princípios enunciados na secção V do presente Anexo, julgarem os interêsses de suas emprêsas aéreas nacionais prejudicados pelas emprêsas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acôrdo satisfatório.

SECÇÃO IX

Depois de entrar em vigor o presente Acôrdo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas emprêsas aéreas designadas para explorar os "serviços convencionados" ou parte dos referidos serviços.

Paulo Demôro

Tcnl. Tomás Antonio Suárez

## Q U A D R O  I

### ROTAS BOLIVIANAS PARA O BRASIL E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

A) Rotas bolivianas para o território brasileiro:

1 - De La Paz para o Rio de Janeiro, via pontos intermediários no território boliviano e Corumbá, Campo Grande, Bauru e São Paulo, em ambos os sentidos;

2 - De La Paz para Belém, via pontos intermediários no território boliviano e Guajará-Mirim, Porto Velho, Manicoré, Manáus e Santarém, em ambos os sentidos;

3 - De Santa Cruz de la Sierra para Cuiabá, via Concepcion, San Ignacio e São Luiz de Cáceres, em ambos os sentidos;

4 - De Cobija para Rio Branco, em ambos os sentidos.

B) Rotas através do território brasileiro:

De La Paz para a Europa, via pontos intermediários no Brasil e na África, a serem fixados oportunamente pelas autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, em ambos os sentidos.

## Q U A D R O  II

### ROTAS BRASILEIRAS PARA A BOLÍVIA E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO BOLIVIANO

A) Rotas brasileiras para o território boliviano:

1 - Do Rio de Janeiro para La Paz, via pontos intermediários no território brasileiro e Puerto Suarez, Roboré, San José, Santa Cruz de la Sierra e Cochabamba, em ambos os sentidos.

2 - De Belém para La Paz, via pontos intermediários no território brasileiro e Riberalta, Santa Ana, Trinidad e Cochabamba, em ambos os sentidos;

3 - De Cuiabá para Santa Cruz de la Sierra, via São Luiz de Cáceres, San Ignacio e Concepcion, em ambos os sentidos;

4 - De Rio Branco para Cobija, em ambos os sentidos.

B) Rotas através do território boliviano:

Do Rio de Janeiro para La Paz e Lima, e daí para pontos em terceiros países, segundo rotas razoàvelmente diretas, em ambos os sentidos.

Observação: A escala em La Paz será realizada logo que as condições do aeroporto dessa Capital assim o permitam.

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que terminaram com a assinatura do Acôrdo de Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia, firmado em La Paz em data de hoje, os representantes das duas Partes Contratantes mostraram-se de acôrdo sôbre os seguintes pontos:

1 - As facilidades previstas nos Artigos III e V do Acôrdo, deverão ser concedidas na forma mais rápida e simples, a fim de evitar retardamento no movimento de aeronaves empregadas no transporte aéreo internacional e esta consideração será levada em conta na execução dos dispositivos regulamentares e procedimentos adotados pelas autoridades aduaneiras de ambos os países.

2 - Se, por insuficiência temporária de pessoal tripulante de sua nacionalidade, uma das Partes Contratantes tiver de admitir em aeronaves de suas emprêsas designadas tripulantes de nacionalidade de terceiros Estados, comunicará a outra Parte Contratante a adoção dessa medida excepcional. Neste caso a outra Parte Contratante terá a faculdade de solicitar a exclusão de qualquer dêsses tripulantes que, a seu juízo, possa ser prejudicial à ordem pública.

3 - Na aplicação dos princípios constantes do pará-

arágrafo 1 do Artigo III do Acôrdo, fica ressalvada a si-
uação decorrente do contrato vigente entre o Loide Aéreo
oliviano e a Pan American Grace Airways Inc., de 30 de se-
embro de 1948.

4 - A fim de que se estabeleçam, tão pronto quan-
o possível, os transportes aéreos entre os Estados Unidos do
rasil e a República da Bolívia, a "Serviços Aéreos Cruzeiro
o Sul Ltda" e o "Loide Aéreo Boliviano" ficam autorizados
executar, desde já, a título provisório, serviços aéreos
as seguintes rotas:

a) - o Loide Aéreo Boliviano - de La Paz até Rio de Janeiro;

b) - a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. - de Rio de Janeiro e La Paz.

5 - Tendo em vista o disposto no Artigo XII do A-
ôrdo, e a fim de evitar a interrupção de serviços já estabe-
ecidos, é mantida a autorização provisória concedida à "Pa-
air do Brasil S.A." para executar a linha aérea Rio de Ja-
eiro-Lima, até que sejam cumpridas as disposições do Artigo
IV do Acôrdo, com escala em La Paz, quando as condições do
eroporto assim o permitam.

Pelo Govêrno dos Estados Unidos do Brasil:

Paulo Demôro

Pelo Govêrno da República da Bolivia:

Tcnl. Tomás Antonio Suárez

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO REGULARES ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL Y LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

Los Gobiernos de la República de Bolivia y de los Estados Unidos del Brasil, considerando:

Que es de conveniencia organizar en forma segura y ordenada los servicios aéreos internacionales regulares, sin perjuicio de los intereses nacionales y regionales;

Que es apiración de ambos desarrollar y facilitar el intercambio comercial entre los dos países, estableciendo a ese fin servicios de transportes aéreos regulares;

Que es igualmente apiración suya llegar a un convenio multilateral que venga a regir los servicios de transporte aéreos internacionales de todas las naciones;

Que mientras no se celebre ese Convenio multilateral, de que ambos sean partes es necesario la conclusión de un Convenio destinado a asegurar transportes aéreos regulares entre los dos países, en los términos de la Convención de Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago a los 7 días de diciembre de 1944;

Nombran a ese efecto sus Plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Presidente de la Junta Militar de la República de Bolivia, al Tcnl. Tomás Antonio Suárez, su Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores;

Su Excelencia el Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, al señor Paulo Demoro, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de los Estados Unidos del Brasil en Bolivia;

Quienes, después de exhibir sus plenospoderes hallados en buena y debida forma, han acordado lo siguiente:

ARTICULO I

Las Partes Contratantes concédense recíporcamente los derechos especificados en el presente Convenio y su Anexo, con el objeto de que se establezcan los servicios aéreos internacionales regulares en ellos descritos, y de aqui en adelante referidos como "servicios convenidos".

ARTICULO II

1 - Cualesquiera de los "servicios convenidos" podrá ser iniciado inmediatamente, o en fecha posterior, a juicio de la Parte Contratante a la cual son concedidos los derechos, pero no antes que:

a) la Parte Contratante a la cual los citados derechos hubieran sido concedidos haya designado una empresa o empresas aéreas de su nacionalidad para una ruta o rutas especificadas;

b) la Parte Contratante que concede los derechos haya dado la necessaria licencia de funcionamiento a la empresa o empresas aéreas en cuestión, lo que se hará sin demora, observadas las disposiciones del párrafo 2 de este artículo y las del artículo VI.

2 - Las empresas aéreas designadas podrán ser requeridas a probar ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante que confiere los derechos, que se encuentran en condiciones de satisfacer los requisitos prescritos por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por esas autoridades al funcionamiento de empresas aéreas comerciales.

ARTICULO III

Con el fin de evitar prácticas discriminatorias y asegurar la igualdad de tratamiento, las Partes Contratantes convienen en lo siguiente:

1 - Los gravámenes que una de las Partes Contratantes imponga e permita que se impongan a una empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, para el uso de aeropuertos y otras facilidades, no serán superiores a los que sean pagados por el uso de tales aeropuertos y facilidades por aeronaves de su bandera o de terceros Estados empleadas en servicios internacionales similares;

2 - El combustible, los lubrificantes y los accesorios, introducidos al territorio de una de las Partes Contratantes o puestos a bordo de las aeronaves de la otra Parte Contratante en ese territorio, sea directamente por una empresa aérea por esta designada, sea por cuenta de tal empresa y destinados al uso exclusivo de sus aeronaves, recibiran el mismo tratamento que el otorgado a las empresas nacionales en servicios internacionales o a las empresas de la Nación más favorecida, en lo que se refiere a derechos aduaneros, impuestos de inspección y otras obligaciones fiscales de la Parte Contratante a cuyo territorio ingresen.

3 - Las aeronaves de una de las Partes Contratantes empleadas en la explotación de los "servicios convenidos" y el combustible, accesorios, los lobricantes, equipos corrientes y las provisiones de bordo, retenidos en las aeronaves, estarán libros de derechos aduaneros, impuestos de inspección y otros gravámenes o cargos similares, en el territorio de la otra Parte Contratante, aunque sean utilizados por dichas aeronaves durante vuelos sobre dicho territorio.

ARTICULO IV

Los certificados de aeronavegabilidad, las licencias y los certificados do aptitud del personal de vuelo extendidos o válidos por una de las Partes Contratantes, y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de explotación de los "servicios convenidos". Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de no reconocer, cuando se trata de vuelos sobre su propio territorio, las clicencias y los certificados de aptitud otorgados a sus propios nacionaldes por un otro Estado.

ARTICULO V

1 - Las leyes reglamentos de una de las Partes Contratantes, relativos a la llegada o partida de su territorio de las aeronaves ocupadas en la navegación aérea internacional, o a la explotación de dichas aeronaves, mientras están dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2 - Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes, que se refieren a la llegada o partida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de las aeronaves, tales como los relativos al ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentona, serán aplicados a los pasajeros, tripulación y carga de las aeronaves de las empresas designadas por una Parte Contratante, mientras permanezcan en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO VI

Cada una de las Partes Contratantes se reserva la facultad de negar o revocar el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo al presente Convenio, para una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando no considere debidamente probado que una parte substancial de la propiedad o el control efectivo de la referida empresa esten en manos de ciudadanos de la otra Parte Contratante, o en caso de inobservancia, por parte de esa empresa aérea, de las leyes y reglamentos referidos en el Articulo V anterior, o de las condiciones sobre las cuales se concedieron los derechos en conformidad con este Convenio o su Anexo, o también cuando las aeronaves puestas en tránsito no sean tripuladas por ciudadanos de la otra Parte Contratante, exceptuándose los casos de entrenamiento del personal de navegación.

ARTICULO VII

En caso de que cualesquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar las condiciones detalladas en el Anexo al presente Convenio, o usar de la facultad prevista en el Artículo VI, podrá solicitar consulta entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo iniciarse dicha consulta dentro de los sesenta (60) días a contar de la fecha de la notificación.

Cuando las citadas autoridades convengan de mutuo acuerdo en modificar el Anexo, dichas modificaciones entrarán en vigor después de su confirmación mediante cambio de notas diplomáticas.

ARTICULO VIII

Las divergencias entre las Partes Contratantes, relativas a la interpretación o aplicación del presente Convenio y su Anexo, que no pudieran ser resueltas por medio de consulta o por las vías diplomáticas normales, deberán ser sometidas al parecer consultivo del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, o a un juicio arbitral, en cuyo caso cada una de las Partes nombrará un representante y el Presidente del Consejo de la referida Organización designará un arbitro escogido de un plantel de personal de arbitraje, mantenido de acuerdo a las prácticas de la OACI.

ARTICULO IX

Para la aplicación del presente Convenio y su Anexo:

a) la expresión "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de los Estados Unidos del Brasil, el Ministro de Aeronautica y, en caso de la República de Bolivia, el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones o, en ambos casos, cualesquier persona u órgano debidamente autorizado al efecto;

b) la expresión "empresa aérea designada" significará cualesquier empresa que una de las Partes Contratantes hubiere elegido para explotar los "servicios convenidos", y al respecto se hubiera enviado una comunicación a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante, según las disposiciones del Artículo II del presente Convenio;

c) el concepto "servicio aéreo internacional regular" se refiere al servicio internacional realizado por empresas aéreas comerciales designadas, con frecuencia uniforme y de acuerdo a horarios y rutas pre-establecidas y aprobados por los Gobiernos interesados.

ARTICULO X

Cualesquiera de las Partes Contratantes puede en todo tiempo notificar a la otra Parte de su deseo de rescindir el presente Convenio. La notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Convenio dejará de regir seis (6) meses después de la fecha en que haya sido recibida aquella por la otra Parte Contratante, salvo si fuera retirada por mutuo acuerdo antes de expirar este plazo. Si o no se acusare recibo de la notificación por la Parte Contratante a la cual haya sido dirigida, se dará por recibida catorce (14) días después de haberlo sido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XI

Cuando entre en vigor una Convención multilateral sobre transportes aéreos, que sea ratificada por las dos Partes Contratantes, el presente Convenio y su Anexo quedarán sujetos a las modificaciones de la Convención de referencia.

ARTICULO XII

El presente Convenio sustituye cualesquiera licencias, privilegios o concesiones existentes a tiempo de su firma, otorgados a cualquier título por una de las Partes Contratantes en favor de empresas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO XIII

El presente Convenio, su Anexo y todos los actos relativos al mismo, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIV

Este C nvenio, llenadas las formalidades constitucionales de cada una de las Partes Contratantes, entrará en vigor a partir del cambio de los instrumentos de ratificación.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios arriba designados, por ambas Partes Contratantes, firman y sellan en dos ejemplares el presente Convenio, de un mismo tenor, en los idiomas castellano y portugués, igualmente válidos, en la ciudad de La Paz, a los dos días del mes de junio de mil novecientos cincuenta y uno.

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

a) Tcnl. Tomás Antonio Suárez.

Por el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil:

a) Paulo Demôro.

AR/.

ANEXO AL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LA REPUBLICA DE BOLIVIA Y LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL

SECCION I

El Gobierno de la República de Bolivia concede al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por éste designadas, los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro II anexo.

SECCION II

El Gobierno de los Estados Unidos del Brasil concede al Gobierno de la República de Bolivia el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por este designadas, los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro I anexo.

SECCION III

Por motivos de orden militar o de seguridad pública, cada una de las Partes Contratantes podrá limitar o prohibir de manera uniforme que las aeronaves de la otra Parte Contratante vuelen sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que esa limitación o prohibición se aplique también a las aeronaves de la primera Parte Contratante o de terceros Estados que realicen servicios internacionales regulares. Estas zonas deberán tener una extensión razonable y estar situadas de manera que no perjudiquen a la navegación aérea. Los límites de las zonas prohibidas deberán ser comunicados a la mayor brevedad posible a la otra Parte Contratante.

SECCION IV

Las empresas de transporte aéreo designadas por las Partes Contratantes en los términos del Convenio y del presente Anexo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, en cada una de las rutas descritas en los Cuadros anexos, del derecho de tránsito y de escala para fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia en los puntos enumerados en los Cuadros mencionados, bajo las condiciones especificadas en la Sección V. El tráfico de cabotaje, en el territorio de cada una de las Partes Contratantes, queda reservado respectivamente a las empresas de su propia nacionalidad.

SECCION V

Las Partes Contratantes convienen en lo siguiente:

a) la capacidad de transporte ofrecida por las empresas aéreas de las dos Partes Contratantes deberá mantener una estrecha relación con la demanda del tráfico;

b) deberá asegurarse a las empresas aéreas designadas por las dos Partes Contratantes un tratamiento justo y equitativo para que puedan gozar de igual oportunidad en la explotación de los "servicios convenidos".

c) las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, cuando exploten rutas o secciones comunes de una ruta, sus recíprocos intereses a fin de no afectar indebidamente sus respectivos servicios;

d) los "servicios convenidos" tendrán por objeto principal ofrecer una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el país de destino de ese tráfico;

e) el derecho de una empresa aérea designada de embarcar y desembarcar en los puntos y rutas especificadas, tráfico internacional con destino a, o proveniente de terceros países, se regirá de acuerdo con los principios generales de un desarrollo ordenado del transporte aéreo, aceptados por las dos Partes Contratantes, de modo que la capacidad esté relacionada con:

1.- la demanda del tráfico entre el país de origen y los países de destino;

2.- las necesidades inherentes a una explotación económica de los servicios a prestarse; y

3.- la demanda del tráfico existente en las regiones que atraviesan las rutas, respetando los intereses locales y regionales.

SECCION VI

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán, a pedido de una de ellas, con el fin de verificar si los principios enunciados en la sección V de este Anexo están siendo observados por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes y, en particular, para evitar que el tráfico sea desviado en proporción injusta de cualesquiera de las empresas designadas.

SECCION VII

a) Las tarifas serán fijadas a niveles razonables tomándose en consideración todos los factores relevantes y, en particular, el costo de explotación, ganancias razonables, tarifas cobradas por las otras empresas y las características de cada servicio, tales como velocidad y comodidad.

b) las tarifas a cobrar por las empresas aéreas designadas de las dos Partes Contratantes, entre puntos de sus territorios, mencionados en los Cuadros anexos, deberán ser sometidas a aprobación previa de las autoridades aeronáuticas para que entren en vigor. Las tarifas propuestas deberán ser presentadas treinta (30) días, como mínimo, antes de la fecha prevista para su vigencia, pudiendo ser reducido ese período, en casos especiales, si así fuere acordado por las referidas autoridades aeronáuticas.

c) Las empresas de las Partes Contratantes se pondrán de acuerdo sobre las tarifas para pasajeros y carga que deberán aplicar en las secciones comunes de sus líneas, en conocimiento de las autoridades aeronáuticas respectivas, previa consulta, si tal fuere el caso, a las empresas aéreas de terceros países que exploten los mismos recorridos, en todo o en parte.

d) Las recomendaciones de la Asociación Internacional de Trasnportes Aéreos (I.A.T.A.) podrán ser tomadas en consideración para la fijación de las tarifas.

e) En caso que las empresas no pudieran llegar a un acuerdo sobre las tarifas a fijarse, las autoridades aeronáuticas competentes de las dos Partes Contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria.

En último caso se procederá en conformidad con lo dispuesto en el Artículo VIII del Convenio.

SECCION VIII

Cualesquiera mofificaciones de las rutas aéreas mencionadas en los Cuadros anexos, exceptuadas las que cambien los puntos servidos en el territorio de la otra Parte Contratante, no serán consideradas como modificaciones al Anexo. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a hacer todos los cambios, quedando entendido que se dará aviso, sin retardo, a las autoridades aeronáuticas de la otra

Parte Contratante.

Si estas últimas autoridades, considerados los principios enunciados en la sección V del presente Anexo, estimaren que los intereses de sus empresas aéreas nacionales se perjudican por las empresas de la otra Parte Contratante, por el hecho de que ya esté asegurado el tráfico entre su propio territorio y la nueva escala en tercer país, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán con el fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

SECCION IX

Después de entrar en vigor el Convenio, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán comunicarse mutuamente, tan pronto como sea posible, las informaciones correspondientes a las autorizaciones dadas a las respectivas empresas aéreas designadas para explotar los "servicios convenidos" o parte de los referidos servicios.

a) Tcnl. Tomás Antonio Suárez.

a) Paulo Demôro.

AR/.

## C U A D R O  I

### RUTAS BOLIVIANAS PARA EL BRASIL Y ATRAVES DE TERRITORIO BRASILEÑO

A) Rutas bolivianas para el territorio brasileño:

1.- De La Paz a Río de Janeiro, vía puntos intermedios en territorio boliviano y Corumbá, Campo Grande, Bauru y San Pablo, en ambos sentidos;

2.- De La Paz a Belén, vía puntos intermedios en territorio boliviano y Guajará-Mirim, Porto Velho, Manicoré, Manaus y Santarem, en ambos sentidos;

3.- De Santa Cruz de la Sierra a Cuiabá, vía Concepción, San Ignacio y Sao Luis de Cáceres, en ambos sentidos;

4.- De Rio Branco a Cobija, en ambos sentidos.

B) Rutas através de territorio brasileño:

De La Paz a Europa, vía puntos intermedios en Brasil y Africa, serán fijados oportunamente por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, en ambos sentidos.

## C U A D R O  II

### RUTAS BRASILEÑAS PARA BOLIVIA Y ATRAVES DE TERRITORIO BOLIVIANO

A) Rutas brasileñas para el territorio boliviano:

1.- De Río de Janeiro a La Paz, vía puntos intermedios en territorio brasileño y Puerto Suárez, Roboré, San José, Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba, em ambos sentidos.

2.- De Belen a La Paz, vía puntos intermedios en territorio brasileño y Riberalta, Santa Ana, Trinidad y Cochabamba, en ambos sentidos;

3.- De Cuiabá a Santa Cruz de la Sierra, vía Sao Luis de Cáceres, San Ignacio y Concepción, en ambos sentidos;

4.- De Río Branco a Cobija, en ambos sentidos.

B) Rutas através de territorio boliviano:

De Río de Janeiro a La Paz y Lima, y de allí a puntos en terceros países, siguiendo rutas razonablemente directas, en ambos sentidos.

Observaciones: La escala en La Paz será realizada en cuanto las condiciones del aeropuerto de esa capital así lo permita.

PROTOCOLO DE SUSCRIPCION

En el curso de las negociaciones que terminaron con la firma del Convenio de Transporte Aéreo entre la República de Bolivia y los Estados Unidos del Brasil, firmado en La Paz el día de hoy, los representantes de las dos Partes Contratantes manifestaron su conformidad sobre los siguientes puntos:

1.- Las facilidades previstas en los artículos III y V del Convenio, deberán ser concedidas en la forma más rápida y simple, a fin de evitar demoras en el movimiento de las aeronaves empleadas en el transporte aéreo internacional y esta consideración será tomada en cuenta en la ejecución de las disposiciones reglamentarias y procedimientos adoptados por las autoridades aduaneras de ambos países.

2.- Si, por insuficiencia temporal de personal de tripulación de su propia nacionalidad, una de las Partes Contratantes tuviera que admitir en aeronaves de sus empresas designadas a tripulantes de nacionalidad de terceros Estados, comunicará a la otra Parte Contratante sobre la adopción de esa medida excepcional. En este caso la otra Parte Contratante tendrá facultad para solicitar la exclusión de cualquiera de esos tripulantes que, a su juicio, podría ser perjudicial al orden público.

3.- En la aplicación de los principios fijos del párrafo I del Artículo III del Convenio queda salvada la situación actual del contrato vigente entre el Lloyd Aéreo Boliviano y la Pan American Grace Airways Inc., de 30 de septiembre de 1948.

4.- A fin de que se establezcan, tan pronto como sea posible, los transportes aéreos entre la República de Bolivia y los Estados Unidos del Brasil, el "Lloyd Aéro Boliviano" y "Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda." quedan autorizados a realizar, desde ya, a título provisional, los servicios aéreos en las siguientes rutas:

a) El Lloyd Aéreo Boliviano - de La Paz hasta Río de Janeiro;

b) Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. - Rio de Janeiro a La Paz.

5.- Teniendo en cuenta lo dispuesto en el Artículo XII del Convenio y a fin de evitar la interrupción de los servicios ya establecidos, es mantenida la autorización provisional concedida a "Panair do Brasil S.A." para ejecutar la línea aérea Río de Janeiro-Lima, hasta que sean cumplidas las disposiciones del Artículo XIV del Convenio, con escala en La Paz cuando las condiciones del aeropuerto así lo permitan.

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

a) Tcnl. Tomás Antonio Suarez.

Por el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil:

a) Paulo Demôro.

AR/.