Decreto nº 88.017 , de 03 de janeiro de 1983.

Promulga o Acordo sobre Transporte Aéreo Regular entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica.

O Presidente da República,

CONSIDERANDO que o Congresso Nacional aprovou, pelo Decreto Legislativo nº 111, de 30 de novembro de 1982, o Acordo sobre Transporte Aéreo Regular entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, celebrado em Bruxelas, a 19 de setembro de 1980,

CONSIDERANDO que o referido Acordo entrou em vigor, por troca de notificações, a 15 de dezembro de 1982, nos termos de seu Artigo XIII,

DECRETA:

Artigo 1º - O Acordo sobre Transporte Aéreo Regular entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Artigo 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, em 03 de janeiro de 1983; 162º da Independência e 95º da República.

JOÃO FIGUEIREDO
R.S. Güerreiro

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO REGULAR

O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Reino da Bélgica, de agora em diante denominados "Partes Contratantes",

SENDO Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional subscrita em Chicago a 7 de dezembro de 1944,

DESEJANDO concluir um Acordo sobre Transporte Aéreo Regular, complementar à mencionada Convenção, para o fim de estabelecer serviços aéreos entre e além seus respectivos territórios,

ACORDARAM o seguinte:

ARTIGO I
DEFINIÇÕES

Para o propósito de aplicação do presente Acordo e qualquer Anexo:

1. o termo "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 sob o Artigo 90 dessa Convenção e qualquer emenda desses Anexos ou Convenção conforme seus Artigos 90 e 94, os quais foram adotados por ambas as Partes Contratantes;

2. o termo "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer quaisquer funções, desempenhadas no presente pelo Ministro, ou outras funções similares, e, no caso do Reino da Bélgica, o Ministro responsável pela Aviação Civil ou qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer quaisquer funções desempenhadas no presente pelo Ministro ou outras funções similares;

3. o termo "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de acordo com o Artigo II do presente Acordo;

4. o termo "território" em relação a um Estado terá o significado estabelecido pelo Artigo 2 da Convenção;

5. os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "pouso técnico", têm, respectivamente, os significados que lhes são atribuídos no Artigo 96 da Convenção. Com relação ao termo "serviço aéreo", este tem ainda o significado que lhe é atribuído pela definição de serviço aéreo regular, conforme adotada pelo Conselho da OACI, em 1952, com as notas adotadas pela 2a. Conferência de Transporte Aéreo;

6. os termos "equipamento de aeronaves", "suprimento de aeronaves" e "partes sobressalentes" terão, respectivamente, os significados estabelecidos no Anexo 9 da Convenção, que foi adotada por ambas as Partes Contratantes;

7. o termo "tarifa" significa o preço a ser pago pelo transporte de passageiros e carga e as condições sob as quais os preços são aplicados, incluindo preços e condições de agenciamento e outros serviços auxiliares, mas excluindo remunerações e condições de transporte de malas postais.

ARTIGO II
DESIGNAÇÃO DE EMPRESA AEREA

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ter início imediatamente ou em data ulterior, a critério da Parte Contratante à qual os direitos tenham sido concedidos, mas não antes que:

a) à Parte Contratante, à qual os direitos tenham sido concedidos, tenha designado uma empresa aérea de sua nacionalidade para as rotas especificadas;

b) a Parte Contratante que concede os direitos tenha expedido a necessária licença de funcionamento à empresa designada, obedecidas as disposições do parágrafo 2 deste Artigo e as do Artigo VI.

2. As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes podem solicitar à empresa designada da outra Parte Contratante para fazer prova de que está qualificada e de que preenche as condições prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicáveis a empresas de transporte aéreo internacional.

3. As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de substituir, por outra empresa aérea nacional, a empresa aérea originariamente designada. À nova empresa aérea aplicar-se-ão todas as disposições do presente Acordo e seu Anexo.

ARTIGO III
FACILIDADES À NAVEGAÇÃO

1. Com o fim de evitar práticas discriminatórias e assegurar igualdade de tratamento, fica estabelecido que:

a. as taxas e outros gravames que uma das Partes Contratantes imponha ou permita sejam impostas à empresa designada pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às taxas e aos gravames cobrados das aeronaves de sua bandeira, empregadas em serviços internacionais semelhantes, pelo uso de tais aeroportos e facilidades;

b. os combustíveis, óleos lubrificantes e peças sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante, ou postos a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território, quer diretamente por uma empresa por esta designada, quer por conta de tal empresa, e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves nos serviços convencionados, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais que realizam transporte aéreo internacional, no que diz respeito a direitos aduaneiros, taxas de inspeção e/ou outros direitos e gravames nacionais;

c. as aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados, e os combustíveis, óleos lubrificantes, equipamento normal e peças sobressalentes para a manutenção e reparação das aeronaves utilizadas, bem como as provisões de bordo, compreendendo alimentos, bebidas e tabaco, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxa de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo quando utilizados ou consumidos em vôo sobre o referido território.

2. Os bens enumerados no parágrafo precedente e objetos da isenção pelo mesmo estabelecida, não poderão ser desembarcados da aeronave no território da outra Parte Contratante sem o consentimento de suas autoridades aduaneiras, e ficarão sujeitos ao controle dessas autoridades, enquanto não utilizados pela empresa.

3. Os passageiros, bagagens e mercadorias em trânsito pelo território de uma Parte Contratante e que permanecerem na área do aeródromo que lhes é reservada, serão submetidos apenas ao controle estabelecido para essa área. As bagagens e mercadorias em trânsito direto serão isentas de direitos, taxas ou gravames aduaneiros.

4. O abastecimento de combustíveis e óleos lubrificantes, no território das Partes Contratantes, em relação às aeronaves que realizam os serviços convencionados, será autorizado, segundo o tratamento que for dado à empresa nacional que realize serviço semelhante, à condição de que seja assegurada no território da outra Parte a reciprocidade de tratamento.

ARTIGO IV
CUMPRIMENTO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e regulamentos de uma das Partes Contratantes, relativamente à entrada, permanência ou saída de seu território, de aeronaves empregadas em navegação aérea internacional, ou à operação e navegação de tais aeronaves dentro de seu território, serão aplicáveis às aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte Contratante e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada, permanência ou saída do território daquela Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativamente à entrada, permanência ou saída de seu território, de passageiros, tripulantes ou carga, inclusive a regulamentação relativa à entrada, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos na entrada, permanência ou saída do território daquela Parte Contratante.

ARTIGO V
CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças expedidos ou revalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração das rotas e serviços convencionados no presente Acordo, desde que os requisitos para emissão ou revalidação desses certificados ou licenças sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

2. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de não reconhecer, para o propósito de sobrevôo de seu território, certificados de habilitação ou licenças fornecidos a seus próprios nacionais, pela outra Parte Contratante.

ARTIGO VI
REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E ESTABELECIMENTO DE CONDIÇÕES

1. Cada Parte Contratante reserva-se a faculdade de negar aceitação de uma empresa designada, ou revogar a licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, quando não julgar suficientemente comprovado que parte preponderante da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante, ou estabelecer as condições que julgar apropriadas para o seu funcionamento como empresa aérea comercial.

2. A empresa designada poderá ser multada pelas autoridades da outra Parte Contratante, na forma do ato de autorização de seu funcionamento jurídico, ou ser sua licença de funcionamento suspensa, no todo ou em parte, pelo período de 1 (um) mês a 3 (três) meses:

a) nos casos de inobservância das leis e regulamentos referidos no Artigo V deste Acordo, e de outras normas governamentais estabelecidas para o funcionamento de empresas aéreas designadas;

b) quando as aeronaves utilizadas nos serviços convencionados não sejam tripuladas por pessoas que possuam respectivamente a nacionalidade de uma ou outra Parte Contratante, excetuados os casos de adestramento do pessoal navegante, por instrutores devidamente autorizados pelos órgãos competentes da Parte Contratante que designou a empresa e durante o período de adestramento.

3. Nos casos de reincidência das infrações constantes do item anterior, a licença poderá ser revogada.

4. A revogação constante dos itens 1 e 3 deste Artigo será aplicada após consulta com a outra Parte Contratante. A consulta terá início num prazo de 60 (sessenta) dias a partir da respectiva notificação.

ARTIGO VII
CONSULTAS

1. Dentro de um espírito de estreita cooperação, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão periódica e informalmente com vistas a assegurar a aplicação e cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e seus Anexos.

2. Para discussão da aplicação, interpretação ou modificação deste Acordo, seu Anexo, Quadro de Rotas e Protocolo de Assinatura, pode uma das Partes promover, em qualquer tempo, uma Consulta que terá início num prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data da respectiva notificação, e seus resultados entrarão em vigor como segue:

a) as modificações feitas ao texto deste Acordo entrarão em vigor na conformidade do Artigo XIII;

b) as modificações ao Anexo, Quadro de Rotas e Protocolo de Assinatura entrarão em vigor depois de confirmados por troca de Notas Diplomáticas.

ARTIGO VIII
ARBITRAGEM

1. Se surgir qualquer disputa entre as Partes Contratantes, relativamente à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes se esforçarão, em primeira instância, para resolver a disputa em negociação entre as Partes.

2. a) Se as Partes Contratantes não chegarem a acordo por negociação entre as Partes, podem concordar em submeter a disputa à decisão de uma pessoa ou órgão; se assim não concordarem, a disputa será, a pedido de qualquer das Partes, submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante, e um terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada Parte Contratante nomeará um árbitro dentro de um período de 60 (sessenta) dias da data de recebimento, por qualquer das Partes Contratantes, do aviso dado pela outra Parte Contratante, por via diplomática, solicitando arbitragem da disputa por tal tribunal e o terceiro árbitro será nomeado dentro de um período adicional de 60 (sessenta) dias.

b) Se qualquer das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro dentro do período especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado dentro do período especificado, o Presidente do Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil poderá ser solicitado, por qualquer das Partes Contratantes, a designar um árbitro ou árbitros, segundo o caso exija.

c) Em ambos os casos, o terceiro árbitro será nacional de um terceiro estado e atuará como Presidente do tribunal arbitral.

3. Cada Parte Contratante será responsável pelas despesas relativas ao árbitro que designar, bem como as relativas às demais pessoas necessárias às atividades desse mesmo árbitro e ambas as Partes Contratantes pagarão em partes iguais todas as outras despesas da atividade do tribunal, inclusive as do Presidente.

4. As Partes Contratantes envidarão seus melhores esforços, dentro dos limites de seus poderes, para pôr em vigor o parecer da comissão escolhida.

ARTIGO IX
EFEITOS DE UM ACORDO MULTILATERAL NO PRESENTE ACORDO

Sendo concluído um Acordo multilateral relativo ao transporte aéreo ratificado por ambas as Partes, o presente Acordo será emendado para se harmonizar com as normas de tal Acordo multilateral.

ARTIGO X
DENÚNCIA DO ACORDO

1. O presente Acordo vigorará por tempo indeterminado.

2. Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer tempo, notificar à outra o seu desejo de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional. Sendo feita tal notificação, o presente Acordo terminará 12 (doze) meses depois do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação de denúncia seja retirada de comum acordo antes de expirado esse período. Na ausência de confirmação de recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como recebida 14 (quatorze) dias após o recebimento da notificação pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XI
REGISTRO DO ACORDO NA OACI

O presente Acordo e suas emendas, inclusive qualquer troca de notas, serão registrados, por qualquer das Partes Contratantes, na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XII
REVOGAÇÃO DE LICENÇAS

O presente Acordo substitui as licenças, privilégios e concessões existentes à data de sua entrada em vigor, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de empresa aérea da outra Parte Contratante.

ARTIGO XIII
VIGÊNCIA

Este Acordo entrará em vigor depois de cumpridos os procedimentos constitucionais de cada uma das Partes Contratantes, mediante notificação por via diplomática e a partir da data última dessas notificações.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima indicados assinaram o presente Acordo e nele apuseram seus selos respectivos.

Feito em Bruxelas, aos 19 dias do mês de setembro de 1980, em dois exemplares, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

(Ramiro Saraiva Guerreiro)

PELO GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA:

(Charles-Ferdinand Nothomb)

ANEXO 1

SEÇÃO I
CONCESSÃO E DIREITOS

Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo doravante respectivamente referidos como "serviços convencionados" e "rotas especificadas".

SEÇÃO II
DIREITOS E AUTORIZAÇÕES

1. Subordinada ao estabelecido no presente Acordo, a empresa aérea de cada Parte Contratante utilizará os seguintes direitos:

a) de desembarcar e embarcar passageiros, carga e mala postal originados no território da outra Parte Contratante ou a ele destinados;

b) de sobrevôo de seu território pela empresa designada da outra Parte Contratante, com ou sem pouso técnico nas rotas constantes do Quadro de Rotas.

... sujeito, no seu exercício, às condições previstas na Seção III, seguinte.

SEÇÃO III
CAPACIDADE

1. A capacidade total a ser oferecida nos serviços acordados, pelas empresas designadas das Partes Contratantes, será acordada ou aprovada pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes antes do início das operações, e daí em diante de acordo com a demanda previsível do tráfego.

2. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas designadas das Partes Contratantes terão como objetivo principal o oferecimento de uma capacidade adequada para atender à demanda de tráfego entre os territórios das duas Partes Contratantes, a um razoável coeficiente de aproveitamento.

3. Cada Parte Contratante assegurará às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes justa e igual oportunidade para operarem os serviços acordados entre seus respectivos territórios, afim de que possam alcançar igualdade e benefício mútuo, em princípio pela divisão equitativa da capacidade total entre as duas Partes.

4. Cada Parte Contratante e sua empresa designada levarão em consideração os interesses da outra Parte Contratante e sua empresa designada, a fim de não afetar indevidamente os serviços operados por esta última.

5. Se as Partes Contratantes não puderem concordar com a revisão da capacidade a ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que pode ser oferecida pelas empresas designadas das Partes Contratantes não excederá a capacidade total, inclusive as variações sasonais, previamente acordada.

SEÇÃO IV
TARIFAS

1. As tarifas a serem aplicadas pela empresa de uma Parte Contratante para o transporte de ou para o território da outra Parte Contratante serão estabelecidas em nível razoável, levando na devida conta todos os fatores relevantes, inclusive o custo da operação, lucro razoável e tarifas de outras empresas.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 desta Seção serão acordadas, se possível pelas empresas designadas de ambas as Partes Contratantes em consulta com outras empresas operando a totalidade ou parte da rota, e tal acordo será alcançado, quando possível, através do mecanismo tarifário da IATA.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes pelo menos 30 (trinta) dias antes da data da proposta para sua vigência; em casos especiais esse prazo poderá ser reduzido se assim concordarem as referidas Autoridades.

4. Se as empresas designadas não puderem concordar com qualquer daquelas tarifas, ou se por alguma razão as tarifas não puderem ser fixadas de acordo com o parágrafo 2 desta Seção, ou se durante os primeiros 15 (quinze) dias dos 30 (trinta) dias mencionados no parágrafo 3 desta Seção as Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante informarem seu desacordo em qualquer tarifa acordada na conformidade do parágrafo 2 desta Seção, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes tentarão determinar a tarifa mediante acordo entre elas.

5. Se a Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante não puder concordar com a aprovação de qualquer tarifa que lhe for submetida na conformidade do parágrafo 3 desta Seção ou no estabelecimento de qualquer tarifa na conformidade do parágrafo 4, tal tarifa não entrará em vigor.

6. As tarifas estabelecidas na conformidade desta Seção permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas na conformidade dos termos desta mesma Seção.

SEÇÃO V
ESTATÍSTICAS

As Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes fornecerão às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a pedido

vestes, periodicamente ou a qualquer tempo, os dados estatísticos que forem considerados necessários para a verificação de como está sendo utilizada, pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a capacidade oferecida segundo a cláusula de capacidade. Esses dados deverão conter todos os elementos necessários para fixar o volume do tráfego, bem como sua origem e destino.

SEÇÃO VI
HORÁRIOS E FREQUÊNCIAS

Os horários deverão indicar o tipo, modelo e configuração das aeronaves utilizadas, bem como a frequência dos serviços e escalas, e serão submetidos pela empresa aérea designada de cada Parte Contratante às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante 30 (trinta) dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência. Tais horários deverão ser aprovados dentro do prazo acima indicado, a menos que envolvam alteração de escalas ou de capacidade em desacordo com o que está especificado neste Anexo.

SEÇÃO VII
ALTERAÇÕES NO QUADRO DE ROTAS

1. As seguintes alterações nas rotas não dependerão de prévio aviso entre as Partes Contratantes, bastando a respectiva notificação de uma à outra Autoridade Aeronáutica:

a) inclusão ou supressão de pontos de escala no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea;

b) omissão de escalas no território da outra Parte Contratante e de terceiros países.

2. A alteração das rotas convencionadas pela inclusão de ponto de escala não previsto no Quadro de Rotas, fora do território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, fica sujeita a acordo prévio entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.

ANEXO 2

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que se realizaram no Rio de Janeiro, no período de 22 a 23 de abril de 1980, as Delegações das duas Partes Contratantes concordaram com os seguintes pontos:

1. - A empresa designada pela Bélgica pode operar:

a) uma frequência semanal, com aeronaves do tipo DC-10 ou similar, com a configuração constante do certificado de matrícula da aeronave, podendo embarcar ou desembarcar em território brasileiro 150 (cento e cinquenta) passageiros, provenientes ou destinados à Bélgica em cada vôo;

b) uma frequência semanal, com o equipamento anteriormente mencionado, com pouso exclusivamente técnico em território brasileiro. A frequência comercial pode, igualmente, embarcar ou desembarcar em território brasileiro 5.000 (cinco mil) quilos de carga, provenientes ou destinados à Bélgica, em cada vôo.

2. A empresa designada pelo Brasil pode operar:

a) uma frequência semanal, com aeronaves tipo DC-10 ou similar, com a configuração constante do certificado de matrícula de aeronave, podendo embarcar ou desembarcar em território belga 150 (cento e cinquenta) passageiros, provenientes ou destinados ao Brasil, em cada vôo;

b) uma frequência semanal, com o equipamento anteriormente mencionado, com pouso exclusivamente técnico em território belga. A frequência comercial pode, igualmente, embarcar ou desembarcar em território belga 5.000 (cinco mil) quilos de carga, provenientes ou destinados ao Brasil, em cada vôo.

3. As Partes Contratantes reconhecem que entre os direitos concedidos nas Seções II e III do Anexo ao Acordo sobre Transporte Aéreo não se inclui o tráfego entre o território da outra Parte e terceiros países não constantes do Quadro de Rotas (6a. liberdade).

4. O direito relativo ao abastecimento de combustíveis e óleos lubrificantes, a que se refere o parágrafo 4 do Artigo III deste Acordo, poderá ser exercido pela empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes, em reciprocidade ao direito exercido pela empresa da outra Parte Contratante, mesmo que não esteja operando os serviços convencionados.

5. A empresa designada pela Bélgica pode pousar no Aeroporto do Recife, no rumo sul, para desembarcar passageiros na frequência que opera com direitos comerciais no Brasil, e obedecido o limite total indicado no item 1, deste Protocolo, para as suas operações em território brasileiro.

6. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante o direito à sua empresa designada de transferir o excedente entre as receitas e as despesas, de acordo com as formalidades cambiais em vigor no território de cada Parte Contratante, que concederá as necessárias facilidades para tal. Essas transferências deverão ser efetuadas às taxas em vigor no mercado de câmbio aplicáveis aos pagamentos da espécie.

7. A definição de "serviço aéreo regular" a que se refere o segundo período da alínea e, do Artigo I, é a seguinte:

"Um serviço aéreo internacional regular é uma série de vôos que contêm todas as seguintes características:

a) passa sobre o território de mais de um Estado;

b) é realizado por aeronave para o transporte remunerado de passageiro, carga ou mala postal, de tal maneira que cada vôo esteja aberto ao público;

c) é operado, para servir ao tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos, quer,

1) de acordo com o horário publicado, ou

2) com vôos tão regulares ou frequentes que constituam uma série reconhecidamente sistemática".

As notas para a aplicação desta definição, são as adotadas pela 2a. Conferência de Transporte Aéreo, realizada em Montreal, no período de 12 a 28 de fevereiro de 1980.

8. As Partes Contratantes concordaram que poderiam examinar novamente, a pedido de uma delas, as normas relativas aos direitos de 5a. liberdade, quando houver interesses coincidentes das duas Partes Contratantes, para esse fim.

9. As Partes Contratantes comprometeram-se a autorizar, no limite de seus poderes administrativos, as operações das empresas designadas, segundo os termos do Acordo e seu Anexo, depois de que as mencionadas empresas cumpram as exigências das Partes, para o funcionamento em seu território.

10. No caso da utilização pela empresa designada de tripulante estrangeiro, na operação dos serviços convencionados, a sua respectiva Autoridade Aeronáutica fará a comunicação às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, com todos os dados pertinentes, e esses tripulantes poderão compor as tripulações das aeronaves da empresa designada, a menos que haja oposição a esse respeito.

11. As Autoridades de ambas as Partes, em vista do pedido formulado pelas Autoridades belgas, para que houvesse uma indicação da maneira como seriam examinados pelas Partes os pedidos eventuais de aumento de capacidade quando existir uma demanda de tráfego superior à capacidade autorizada nos itens 1 e 2 deste Protocolo, através de vôos extraordinários e de vôo de fretamento para atendimento de determinados eventos, inclusive utilizando, para esses casos, o vôo operado como escala técnica no Brasil, comercialmente, informaram que esses pedidos serão examinados caso a caso, segundo as normas e regulamentos de cada país, com boa vontade e dentro do espírito de cooperação existente entre o Brasil e a Bélgica.

Feito em Bruxelas, aos 19 dias do mês de setembro de 1980, em dois exemplares, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL:

(Ramiro Saraiva Guerreiro)

PELO GOVERNO DO REINO DA BÉLGICA:

(Charles-Ferdinand Nothomb)

ANEXO 3

Quadro de Rotas do Brasil

Ponto de Partida	Ponto Intermediário	Ponto na Bélgica	Ponto além da Bélgica
	(1) (3) (4)	(4)	(1) (2) (3) (4)
Pontos no Brasil	Um ponto na Costa Ocidental da África	Bruxelas, Liège e Ostende	Três pontos

Notas:

1) São escalas exclusivamente técnicas em relação à Bélgica.

2) Esses pontos podem ser operados, total ou parcialmente, antes ou depois de Bruxelas.

3) Essas pontos serão comunicados pelas Autoridades brasileiras às Autoridades belgas antes do início dos serviços.

4) A omissão de escalas se regula pela seção VII do Anexo.

ANEXO 4

Quadro de Rotas da Bélgica

Ponto de Partida	Ponto Intermediário	Pontos no Brasil	Pontos além do Brasil
	(1) (3)		(1) (2) (3)
Pontos na Bélgica	Dakar	Rio de Janeiro	Montevidéu, Buenos Aires e Santiago do Chile

Notas:

1) São escalas exclusivamente técnicas em relação ao Brasil.

2) A escala em Montevidéu pode ser operada antes ou depois de Buenos Aires.

3) A omissão de escalas se regula pela seção VII do Anexo.