DTCS/DAI/CJ/DCS/22/PAIN BRAS CANA

CÓPIA
CA
SEÇÃO

Brasilia, em 15 de setembro de 1994.

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de referir-me aos entendimentos havidos entre as autoridades aeronáuticas do Brasil e do Canadá por ocasião da Segunda Reunião de Consulta Aeronáutica entre Brasil e Canadá, realizada em Ottawa, no periodo de 24 a 25 de setembro de 1993.

2. Com base no artigo XIX do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá, de 15 de maio de 1986, o Governo brasileiro propõe que o texto do Anexo ao referido Acordo passe a ter a seguinte redação:

"ANEXO

SEÇÃO I

A seguinte rota pode ser operada em cada direção pela empresa aérea ou pelas empresas designadas pela República Federativa do Brasil:

A Sua Excelência o **Senhor WILLIAM DIAMOND,**

Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Canadá.

MRE/DTCS/DAI/CJ/DCS/22//ETRA BRAS CANA/1994/2.

Pontos no Brasil	Pontos Intermediários	Pontos no Canadá	Pontos Além
Qualquer ponto ou quaisquer pontos	Chicago (6)	Montreal, Toronto (3), e dois outros pontos a serem indicados pelo Brasil	A serem acordados

NOTAS

1. Qualquer ponto ou pontos acima especificados podem ser omitidos em qualquer ou em todos os serviços, mas todos os serviços devem originar-se ou terminar no Brasil. Pontos no Canadá podem ser operados como co-terminais.

2. Observadas as exigências regulamentares normalmente aplicadas pelas autoridades aeronáuticas para operações conjuntas de empresas aéreas e de conformidade com acordo comercial com empresa aérea designada pelo Canadá, uma empresa aérea designada pelo Brasil pode, em suas rotas autorizadas pelo Acordo, reservar espaço e vender transporte sob seu próprio código nos vôos de uma empresa aérea designada pelo Canadá. Uma empresa aérea designada pelo Brasil não pode operar sua própria aeronave de ou para outros pontos no Canadá a serem indicados pelo Brasil.

3. Os serviços no Aeroporto Internacional de Pearson (Toronto) deverão ser operados em períodos diurnos e em terminal aceitável para a administração do aeroporto.

4. Para os fins do artigo XI, a empresa ou as empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil terão direito de operar, em cada direção, um total de três vôos semanais, ou quatro vôos semanais com uma escala, com equipamento DC-10 ou equivalente. Não serão permitidos vôos exclusivamente cargueiros, se mais de dois vôos semanais forem operados pela empresa aérea ou pelas empresas aéreas designadas pelo Brasil. Qualquer modificação da freqüência e da capacidade autorizadas será determinada de conformidade com as disposições do artigo XI.

5. A empresa ou as empresas aéreas designadas pela República Federativa do Brasil deverão apresentar seus horários às autoridades aeronáuticas do Canadá, de conformidade com a

regulamentação canadense. Os referidos horários incluirão todas as informações pertinentes, como tipo, modelo e configuração da aeronave, freqüência do serviço e pontos a serem operados. Os horários deverão ser aceitos e aprovados, quando estejam de conformidade com as disposições do Anexo a este Acordo.

6. Não serão permitidos direitos de quinta liberdade entre quaisquer pontos na rota especificada. O privilégio de **stop-over** próprio será permitido em Chicago.

SEÇÃO II

A seguinte rota pode ser operada em cada direção pela empresa ou pelas empresas aéreas do Canadá:

Pontos no Canadá	Pontos Intermediários	Pontos no Brasil	Pontos Além
Qualquer ponto ou quaisquer pontos.	A serem acordados.	Rio de Janeiro, São Paulo e Manaus.	Buenos Aires e Santiago.

NOTAS:

1. Qualquer ponto ou pontos acima especificados podem ser omitidos em qualquer ou em todos os serviços, mas todos os serviços devem originar-se ou terminar no Canadá. Pontos no Brasil podem ser operados como co-terminais.

2. Observadas as exigências regulamentares normalmente aplicadas pelas autoridades aeronáuticas para operações conjuntas de empresas aéreas e de conformidade com acordo comercial com empresa aérea designada pelo Brasil, uma empresa aérea designada pelo Canadá pode, em suas rotas autorizadas pelo Acordo, reservar espaço e vender transporte sob seu próprio código nos vôos de uma empresa aérea designada pelo Brasil. Uma empresa aérea designada pelo Canadá não pode operar suas próprias aeronaves além do Brasil para Santiago.

3. Para os fins do artigo XI, a empresa ou empresas aéreas designadas pelo Canadá terão direito de operar, em cada direção, um total de três vôos semanais, ou quatro vôos

semanais que deverão todos estender-se até um ponto além do Brasil, com equipamento DC-10 ou equivalente. Não serão permitidos vôos exclusivamente cargueiros, se mais de dois vôos semanais forem operados pela empresa aérea ou pelas empresas aéreas designadas pelo Canadá. Qualquer modificação da freqüência e da capacidade autorizadas será determinada de conformidade com as provisões do artigo XI.

4. A empresa aérea ou as empresas aéreas designadas pelo Canadá deverão apresentar seus horários às autoridades aeronáuticas do Brasil, de conformidade com os regulamentos brasileiros. Os referidos horários incluirão todas as informações pertinentes, como tipo, modelo e configuração da aeronave, freqüência do serviço e pontos a serem operados. Os horários deverão ser aceitos ou aprovados, quando conformes às disposições do Anexo a este Acordo.

5. Não serão permitidos direitos de quinta liberdade entre quaisquer pontos na rota especificada. Direitos de **stop-over** próprio serão permitidos em São Paulo".

3. Caso o Governo do Canadá concorde com a proposta acima, esta Nota e a Nota de resposta de Vossa Excelência, em que manifeste tal concordância, constituirão uma emenda ao Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá, a entrar em vigor nesta data, por tempo indeterminado. Esta emenda poderá ser denunciada a qualquer momento, nos termos do artigo XXI do Acordo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia de minha mais alta consideração.

CELSO L. N. AMORIM
Ministro de Estado das Relações Exteriores

COPIA DA SEÇÃO

URGENTE

DTCS/DAI/CJ/03 /ETRA

Brasília, em 13 de outubro de 1995.

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de referir-me à III Reunião de Consulta Aeronáutica entre as autoridades do Brasil e do Canadá, realizada em Ottawa, nos dias 18 e 19 de julho de 1995.

2. Com base no artigo XIX do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá, concluído em 15 de maio de 1986, o Governo brasileiro propõe que o texto do Anexo ao referido Acordo passe a vigorar com a seguinte alteração.

"ANEXO

Seção I

A seguinte rota poderá ser operada em cada direção pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República Federativa do Brasil:

A Sua Excelência o Senhor
WILLIAM A. DYMOND,
Embaixador Extraordinário e
Plenipotenciário do Canadá.

Pontos no Brasil	Pontos Intermediários(6)	Pontos no Canadá	Pontos Além
Qualquer ponto ou pontos	Washington, Nova Iorque e Miami	Montreal, Toronto (3), Vancouver e dois outros pontos a ser selecionados pelo Brasil	A ser convencionados

Notas:

1. Qualquer ponto ou pontos especificados acima poderão ser omitidos em qualquer ou em todos os serviços, mas todos os serviços originar-se-ão ou terminarão no Brasil. Os pontos no Canadá poderão ser operados como co-terminais.

2. Sujeita(s) aos regulamentos normalmente aplicados pelas autoridades aeronáuticas de cada Parte a tais operações conjuntas de empresas aéreas, e em conformidade com um acordo comercial com empresa(s) aérea(s) designada(s)do Canadá, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil poderá(ão), em suas rotas autorizadas pelo Acordo, bloquear espaço e vender transporte sob o seu próprio código nos vôos de empresa(s) aérea(s) designada(s) do Canadá. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil não poderá(ão) operar suas próprias aeronaves para/desde os dois outros pontos no Canadá a ser indicados pelo Brasil.

3. A operação no Aeroporto Internacional de Pearson (Toronto) será realizada nos períodos do dia e em um edifício terminal aceitável para a Administração do Aeroporto.

4. Para os fins do artigo XI, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República Federativa do Brasil serão, no todo, autorizadas a operar, em cada direção, quatro vôos semanais imediatamente, cinco vôos semanais a partir de 1º de dezembro de 1995 e seis vôos semanais a partir de 1º de maio de 1996. Qualquer alteração na freqüência e na capacidade permitidas será determinada em conformidade com as disposições do artigo XI.

5. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da República Federativa do Brasil apresentará(ão) programações de horário às autoridades aeronáuticas do Canadá em conformidade com os regulamentos canadenses. Tais programações de horário incluirão todas as informações pertinentes, tais como o tipo, o modelo e a configuração das aeronaves, a freqüência da operação e os pontos a ser operados. Tais programações de horário serão aceitas ou aprovadas se estiverem em conformidade com as disposições do Anexo a este Acordo.

6. Direitos de quinta liberdade serão concedidos entre os Pontos Intermediários e Montreal, Toronto e Vancouver. A participação de passageiros de quinta liberdade será limitada a 50% da capacidade da aeronave, calculada trimestralmente.

Seção II

Pontos no Canadá	Pontos Intermediários	Pontos no Brasil	Pontos Além (5)
Qualquer ponto ou pontos	A ser convencionados	Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus e outros pontos no Brasil a ser selecionados pelo Canadá.	Buenos Aires, Santiago, Montevidéu, Assunção

Notas:

1. Qualquer ponto ou pontos especificados acima poderão ser omitidos em qualquer ou em todos os serviços, mas todos os serviços originar-se-ão ou terminarão no Canadá. Os pontos no Brasil poderão ser operados como co-terminais.

2. Sujeita(s) aos regulamentos normalmente aplicados pelas autoridades aeronáuticas de cada Parte a tais operações conjuntas de empresas aéreas, e em conformidade com um acordo comercial com empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Canadá poderá(ão), em suas rotas autorizadas pelo Acordo, bloquear espaço e vender transporte sob o seu próprio código nos vôos de empresa(s) aérea(s) designada(s) do Brasil. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Canadá não

poderá(ão) operar suas próprias aeronaves para/desde os outros pontos no Brasil a ser indicados pelo Canadá.

3. Para os fins do artigo XI, a(s) empresa (s) aérea(s) designada(s) pelo Canadá serão, no todo, autorizadas a operar, em cada direção, quatro vôos semanais imediatamente, cinco vôos semanais a partir de 1º de dezembro de 1995 e seis vôos semanais a partir de 1º de maio de 1996. Qualquer alteração na freqüência e na capacidade permitidas será determinada em conformidade com as disposições do artigo XI.

4. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) do Canadá apresentará(ão) programações de horário às autoridades aeronáuticas do Brasil em conformidade com os regulamentos brasileiros. Tais programações de horário incluirão todas as informações pertinentes, tais como o tipo, o modelo e a configuração das aeronaves, a freqüência da operação e os pontos a ser operados. Tais programações de horário serão aceitas ou aprovadas se estiverem em conformidade com as disposições do Anexo a este Acordo.

5. Direitos de quinta liberdade serão concedidos entre Rio de Janeiro, São Paulo e Manaus e os Pontos Além. A participação de passageiros de quinta liberdade será limitada a 50% da capacidade da aeronave, calculada trimestralmente".

3. Caso o Governo do Canadá concorde com a proposta acima, esta Nota, juntamente com a Nota de resposta de Vossa Excelência, em que manifeste tal concordância, constituirão uma alteração ao

MRE/DTCS/DAI/CJ/ 03 /ETRA-BRAS-CANA/ /6.

Anexo do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá, concluído em 15 de maio de 1986, a entrar em vigor na data do recebimento da referida resposta.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia da minha mais alta consideração.

LUIZ FELIPE LAMPREIA
Ministro de Estado das Relações Exteriores

DTCS/DCS/DAI/CJ/ 02 /ETRA BRAS CANA

Brasília, 22 de dezembro de 1995.

Senhora Embaixadora,

Tenho a honra de referir-me à III Reunião de Consulta Aeronáutica entre as autoridades de Brasil e Canadá, realizada em Ottawa, nos dias 18 e 19 de julho de 1995.

2. Com base no artigo XIX do Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e c Governo do Canadá, concluído em 15 de maio de 1986, o Governc brasileiro propõe que o texto do referido Acordo passe a vigorar, após a notificação recíproca da conclusão dos respectivos procedimentos internos de aprovação, com a seguinte emenda:

A Sua Excelência a Senhora
NANCY STILES,
Embaixadora Extraordinária e Plenipotenciária do Canadá
Brasília - DF.

MRE/DTCS/DCS/DAI/CJ/ 02 /ETRA BRAS CANA/1995/2.

"Artigo I
Definições

1. Para os fins deste Acordo, exceto se expresso diferentemente:

a) "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Canadá, o Ministro do Transporte e a Agência Nacional de Transporte do Canadá e, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas mencionadas autoridades;

b) "serviços acordados" significa os serviços aéreos regulares nas rotas especificadas neste Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em conjunto;

c) "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado em conformidade com o artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos à Convenção em conformidade com seus artigos 90 e 94, sempre que esses Anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes Contratantes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com os artigos IV e V deste Acordo;

f) "tarifas" significa os preços a serem pagos para o transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições em que esses preços se aplicam, inclusive, até onde exigido pelas leis e regulamentos nácionais, os preços e as condições para serviços de agência e outros serviços desempenhados pelo transportador relativos a transporte aéreo, mas excluídas a remuneração e as condições para o transporte de mala postal;

g) "território", "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala sem fins comerciais" têm os significados que lhes atribuem os artigos 2 e 96 da Convenção;

Artigo II
Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a realização de serviços aéreos internacionais pela empresa aérea ou pelas empresas aéreas designadas por aquela outra Parte Contratante:

   a) o direito de sobrevoar o seu território sem pousar;

   b) o direito de fazer escalas no seu território sem fins comerciais; e

   c) exceto quando de outro modo determinado no Anexo, o direito de fazer escalas no seu território com o propósito de embarcar e de desembarcar, nas rotas especificadas neste Acordo, o tráfego internacional de passageiros e de carga, inclusive mala postal, separadamente ou em combinação.

2. As empresas aéreas de cada Parte Contratante, outras que não as designadas em conformidade com o artigo IV deste Acordo, também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 1, alíneas a) e b), deste Acordo.

3. Nenhuma disposição do parágrafo 1 deste artigo será considerada como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do privilégio de embarcar, no território da outra parte Contratante, passageiros e carga, inclusive mala postal, transportados mediante remuneração ou fretamento, e destinados a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

Artigo III
Quebra de Bitola

1. Uma empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes poderá efetuar uma quebra de bitola no território da outra Parte Contratante ou em um ponto intermediário em terceiros países nas rotas especificadas neste Acordo, desde que

   a) a quebra de bitola seja justificada por motivo de economia de operação;

   b) a capacidade oferecida pela empresa aérea designada na aeronave utilizada no trecho da rota mais distante do território da Parte Contratante que designa a empresa aérea não seja superior à utilizada no trecho mais próximo;

   c) as aeronaves utilizadas no trecho da rota mais distante do território da Parte Contratante que designa a empresa aérea operem em conexão com o serviço convencionado fornecido com as aeronaves utilizadas no trecho mais próximo e sejam programadas para tanto;

   d) haja um volume de tráfego direto adequado;

   e) a empresa aérea não faça propaganda, direta ou indiretamente, seja em horários, sistemas de reserva por computador, sistemas de tabela de tarifas e publicidade, seja por outros meios semelhantes, de outro serviço que não o convencionado nas rotas especificadas pertinentes;

   f) quando um serviço convencionado incluir uma quebra de bitola, tal fato seja apresentado em todos os horários, sistemas de reserva por computador, sistemas de quotas de tarifas, publicidade e outros meios semelhantes de oferecer o serviço;

   g) quando uma quebra de bitola seja realizada no território da outra Parte Contratante, o número de vôos que partem não ultrapasse o número de vôos que ingressam, salvo se especificamente estabelecido neste Acordo ou se autorizado de maneira diversa pela

autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante; e

h) todas as operações envolvendo quebra de bitola sejam realizadas em conformidade com as disposições sobre capacidade deste Acordo.

2. As disposições do parágrafo 1° deste artigo:

a) não afetarão a faculdade de uma empresa aérea designada de quebrar a bitola no território da Parte Contratante que designa aquela empresa aérea;

b) não limitarão o número de vôos que partem quando a empresa aérea designada de uma Parte Contratante, que opera um vôo que chega no território da outra Parte Contratante, oferecer transporte para diante, sob o seu próprio código, na aeronave de uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante.

Artigo IX
Segurança da Aviação

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações segundo o direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações segundo o direito internacional, as Partes Contratantes atuarão, em especial, em conformidade com as disposições da Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e de qualquer outro acordo multilateral que regule a aviação civil e que esteja em vigor para ambas as Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes fornecerão, a pedido, toda a assistência mútua necessária para a prevenção de atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis; de seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4. As Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e consideradas como anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; estas exigirão que os operadores de aeronaves que tenham sido por elas registradas e os operadores de aeronaves que tenham a sede principal dos seus negócios ou sua residência permanente no seu território atuem em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

5. Cada Parte Contratante concorda em que seus operadores de aeronaves podem ser obrigados a cumprir as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 4 acima e exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou durante a permanência no território dessa outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas no seu território para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento.

6. Cada Parte Contratante examinará, também, com interesse, qualquer solicitação da outra Parte Contratante no sentido de adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para enfrentar uma ameaça especifica.

7. Cada Parte Contratante examinará, também, com interesse, a solicitação da outra Parte Contratante no sentido de concluirem-se ajustes administrativos recíprocos por meio dos quais as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante possam proceder à sua própria avaliação, no território da outra Parte Contratante, das medidas de segurança implementadas pelos operadores de aeronaves com relação a vôos destinados ao território daquela Parte Contratante.

MRE/DTCS/DCS/DAI/CJ/ 02 /ETRA BRAS CANA/1995/7.

9. Quando uma Parte Contratante tiver motivos para crer que a outra Parte Contratante deixou de cumprir as disposições estabelecidas neste artigo, aquela Parte Contratante poderá requerer consultas imediatas com a outra Parte Contratante. O malogro na obtenção de um acordo satisfatório constituirá motivo para aplicação do artigo VI deste Acordo".

3. Caso o Governo do Canadá concorde com a proposta de emenda acima, esta Nota, juntamente com a Nota de resposta de Vossa Excelência, em que manifeste tal concordância, constituirão uma emenda ao Acordo sobre Transporte Aéreo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo do Canadá, concluído em 15 de maio de 1986, a entrar em vigor na data da confirmação, por troca de notas diplomáticas, da conclusão dos respectivos procedimentos internos de aprovação.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia da minha mais alta consideração.

SEBASTIÃO DO REGO BARROS
Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores