Senado Federal

Secretaria de Informação Legislativa

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

O CONGRESSO NACIONAL decreta no têrmos do art. 06, itens I, da Constituição Federal e eu NEREU RAMOS, PRESIDENTE do SENADO FEDERAL, promulgo o seguinte:

DECRETO LEGISLATIVO N° 10, DE 1948.

Artigo único. Fica aprovado o Acordo, com os respectivos anexos sobre transportes aéreos, firmado entre o Brasil e a França de 27 de janeiro de 1947, na cidade de Paris; revogadas as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, em 6 de julho de 1948.

NEREU RAMOS

PRESIDENTE do SENADO FEDERAL

ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS AO BRASIL E O GOVÊRNO DA REPÚBLICA FRANCESA, CONSIDERANDO:

que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial s]ao de importância cada vez mais relevante;

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

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

que se torna necessária a conclusão de um Acordo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países;

designaram para esse efeito Plenipotenciários os quais depois de naverem trocado seus plenos poderes achados em boa e devida forma, acordaram nas disposições seguintes:

ARTIGO I

As partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo ao presente Acordo a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos regulares no interno descritos, doravante referidos como “serviços convencionados”.

ARTIGO II

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

a) A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma empresas aéreas para a rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do § 2° deste artigo e as do art. VI.

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

ARTIGO III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1. As taxas que uma dos Partes Contratante imponha ou permita que sejam impostas à empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras nacionalidades não serão superiores as pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobnessalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos nesse território de uma Parte Contratante ou postos nesse território a borde de aeronaves da outra Parte Contratante quer diretamente por uma empresa aérea por esta designada quer por conta da empresa e destinados único meta ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais ou às empresas da nação mais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção ou outros direitos e encargos nacionais.

3. As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os combustíveis, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos eduaneiros, 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 V

1. As Os certificados de navegabilidade, as cartas de habilitação e as licenças concedidas ou validades por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidas como válidas pela outra Partes Contratantes para o fim de exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes reservam-se entretanto o direito de não reconhecer, com relação ao sobrevôo do seu território, cartas e licenças concedidas a seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por um terceiro Estado.

ARTIGO V

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos á entrada ou saída do seu território da aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou relativa á exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território, serão aplicados às aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulações ou carga de aeronaves, como sejam regulamentos concernentes à entrada despecho, imigração, passaportes alfândega e quarentena, aplicar-se-á aos passageiros tripulantes e carga das aeronaves empregadas nos serviços convencionados.

ARTIGO VI

As partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente provado que uma parte substancial da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estão em mãos de acional da outra Parte Contratante ou em caso de inobservância por essa empresa aérea das leis e regulamentos referidos no Artigo V supra, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com êste Acordo e seu Anexo.

ARTIGO VII

Num espírito de estrita colaboração as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes consultar-se-ão periodicamente a fim de verificar a aplicação dos princípios estabelecidos no presente Acordo e seu Anexo, assim como sua execução satisfatória.

ARTIGO VIII

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os têrmos do Anexo ao presente Acordo ou usar da faculdade prevista no artigo VI poderá promover consultas entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes devendo tais consultas ser iniciados 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 IX

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou à aplicação do presente Acordo ou seu Anexo, que não puder ser resolvida por meio de consultas deverá ser submetida ao parecer consultivo do Conselho Provisório da Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, em conformidade com as disposições do artigo III, seção 6 (8), do Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional, concluído em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944, ou do órgão que a se Eder. As Partes Contratantes poderão entretanto, resolve a divergência quer perante um Tribunal Arbitral quer perante outra entidade ou órgão.

ARTIGO X

Qualquer das Partes Contratantes ode, a todo o tempo notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acordo.

A notificação será simultaneamente comunicada à Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou ao órgão que a suceder. Feita a notificação êste Acordo deixará de vigorar seis (6) meses depois de data do seu recebimento pela outra Parte Contratante salvo se fôr retirada por acordo antes de expirar aquêle prazo. Se não for acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-à recebida quatorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização Internacional Provisória de Aviação civil ou pelo órgão que a suceder.

ARTIGO XI

Ao entrar em vigor uma convenção multilateral de aviação que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes ou a qual as mesmas tenham aderido o presente Acordo de modo a que suas disposições se conciliem com as da referida convenção.

ARTIGO XII

O presente Acordo substitui quaisquer licenças privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da sua assinatura outorgados a qualquer título por uma das partes Contratantes em favor de empresas aéreas da outra Parte Contratante.

ARTIGO XIII

O presente Acordo e todos os contratos relativos aos mesmo serão registrados na Organização Internacional Provisória de Aviação Civil instituída pelo Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional concluído em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944, ou no órgão que a suceder.

ARTIGO XIV

Para o fim de aplicação do presente Acordo e de seu Anexo

a) a expressão “autoridades aeronáuticas” significará no caso dos Estados unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da França, o Secretário Geral de aviação Civil e Comercial, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizada a execer as funções atualmente pelos mesmos exercidas.

b) O termo “território” será o sentido que lhe dá o artigo 2° da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chigago aos 7 de dezembro de 1944.

c) A expressão “empresa aérea designada” significará qualquer empresa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a respeito da qual se terá feito notificação por escrito às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante segundo o disposto no Artigo II do presente Acordo:

d) As definições dos parágrafos a, b e d do art. 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional mencionada supra, aplicar-se-ão ao presente Acordo.

ARTIGO XV

As disposições do presente Acordo serão aplicados em caráter provisório, trinta (30) dias após a data de sua assinatura. Entrará o mesmo em vigor em caráter definitivo, logo após a notificação recíproca pelas duas Partes Contratantes de terem sido satisfeitas as formalidades constitucionais respectivas.

Em testemunho do que os Planipotenciários abaixo assinado firmaram o presente Acordo e lhe apuseram os respectivos selos.

Feito em Paris aos vinte e sete dias do mês de janeiro de 1947, em dois exemplares, nos idiomas francês e português sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Govêrno dos estados Unidos do Brasil

F. DE CASTELLO BRANCO CARCK.

ALBERTO DE MELO FLORES

Pelo Govêrno da República Francesa;

BIDAUD

JULES MOCK

Anexo

I

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

II

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

III

A empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, nos Têrmos do Acordo e do presente anexo gozarão, no território da outra Parte Contratante do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais em todos os aeroportos designados para tráfego internacional, bem como do direito de desembarcar e embarcar tráfico internacional de passageiros cargas e malas postais nos pontos enumerados nos Quadros anexos.

IV

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

b) Um tratamento justo e eqüitativo deverá ser assegurado as empresas aéreas designadas das duas Partes contratantes para que possam gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

c) As empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou seções comuns duma rota, os seus interesses mútuos a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convencionados serão por obetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfego entre o país a que pertence e a empresa e o país a que se destina o tráfego.

e) O direito de uma empresa aérea designada de embarcar e desembarcar, no pontos e rotas especificados tráfico internacional com destino ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitas pelas duas Partes Contratantes de modo que a capacidade seja adaptada:

1. à procura de tráfego entre o país de origem e os países de destino.

2. as exegências de uma exploração econômica dos serviços considerados e

3. à procura de trrego existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

V

As consultas prevista no artigo VII do Açodo poderão especialmente realizar-se, a pedido e uma das Partes Contratantes, a fim de que sejam examinadas as condições segundo as quais os princípios enunciados na Seção IV supra devem ser aplicados, e, particularmente, para evitar que uma parte do tráfego seja desviada em prejuízo de uma das empresas aéreas designadas.

VI

Se a empresa ou emprêsa aéreas designadas por uma das Partes Contratantes se acharem temporariamente impossibilitadas de gozar das vantagens previstas no parágrafo o da Secção IV supra por motivos ao alcance da Seção da outra Parte Contratante, a situação será examinada pelas duas Partes Contratantes, com o fim de auxiliar a empresa ou empresas aéreas a valer-se do tratamento previsto no parágrafo citado.

VII

a) Para os fins da presente Seção a expressão “mudança de bitola” em uma escala determinada significa que além desse ponto o tráfico é assegurado na rota considerada pela mesma empresa aérea com uma aeronave diferente da que fora utilizada na mesma rota antes da escala referida.

b) A mudança de bitola que se justifique por motivos de economia de exploração será permitida em qualquer ponto do território das duas Partes Contratantes mencionadas nos Quadros anexos.

c) A mudança de bitola não será permitida, entretanto, no território de uma ou outra das Partes Contratantes caso a mesma venha a alterar as características de exploração dos serviços considerados; ou caso seja incompatível com os princípios enunciados no presente Acordo e seu Anexo e, especialmente, com a Seção IV do mesmo Anexo

d) Em particular, nos seviços provenientes do país de matrícula das aeronaves, a partida das aeronaves utilizadas após a mudança de bitola só deverá realizar-se em conexão com a chegada das aeronaves utilizadas até o ponto de mudança; igualmente, a capacidade da aeronave utilizada após a mudança de bitola será determinada em função do tráfico que chegar ao ponto de mudança com destino além deste.

e) Quando houver disponibilidade de uma certa capacidade na aeronave utilizada após uma mudança de bitola, efetuada de acordo com as disposições da alínea d supra essa capacidade poderá ser atribuída, em ambos os sentidos ao tráfico internacional proveniente de ou destinado ao território no qual se realizou a mudança.

VIII

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

b) As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, entre pontos no território francês e pontos do território brasileiro mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência, podendo esse período ser reduzido em casos especiais se assim for acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos 9I.ªT.ª) serão tomadas em consideração para a fixação dessas tarifas.

d) Na falta de recomendações da referida Associação, as empresas aéreas brasileiras e francesas entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas seções comuns das suas linhas após consulta, se for caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

e) No caso de não poderem as empresas chegar a acordo sobre as tarifas a fixar as autoridades aeronáuticas cometentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso, proceder-se-a em conformidade com o disposto no Artigo VIII do Acordo.

IX

Quaisquer modificações das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, no 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 porém, sejam disto notificas, sem demora as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades julgarem, considerados os princípios enunciados na Seção IV do presente Anexo que os interesses de suas empresas aéreas nacionais são prejudicados pelas empresas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro pais, as autoridades aeronáuticas de ambas as partes contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acordo satisfatório.

X

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

Esta troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos.

F. C.

A. M. F.

B.

J. M.

Quadro I

A – Rota Francesa com destino ao território brasileira:

Da França via pontos intermediários, para Dakar, Recife, Rio de Janeiro e, facultativamente, S.Paulo em ambos os sentidos.

B. – Rotas francesas através do território brasileiro.

I – Da França, via pontos intermediários, para Recife Rio de Janeiro e, facultativamente, São Paulo e Porto alegre e daí por uma rota razoavelmente direta, para Montevidéu e além, em ambos os sentidos.

II – Da França, via pontos intermediários, para Dakar e daí, eventualmente via Natal, para Belém, Caiena, ponto intermediário da Guiana Holandesa um ponto da Guiana Inglesa, Trinidade, Sta. Lúcia, Fort de France e além, em ambos os sentidos.

Quadro II

A – Rota Brasileira para o território francês:

Do Brasil, via Dakar ou Ilhas do Cabo Verde, via pontos intermediários na África Casablanca ou Lisboa, um ponto na Espanha, para Paris, em ambos os sentidos.

B – Rotas Brasileiras através do território francês:

I – Do Brasil, via Kakar ou Ilhas do Cabo Verde, via pontos intermediários na África, Casablanca ou Lisboa, um ponto na Espanha, para Paris e daí para:

a) Londres e além por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.]

b) Bruxelas ou Amsterdam Berlim e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.

2 – Do Brasil via Dakar, ou Ilhas do Cabo Verde, via pontos intermediários em África, Casablanca, Roma e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.

3 – Do Brasil, via um ponto na Guiana Francesa e além em rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que terminaram com a assinatura do Acordo de Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a República Francesa, concluído em Paris em data de hoje, os representantes das duas partes Contratantes mostraram-se de acordo sobre os seguintes pontos:

1. As autoridades alfandegárias, de polícia, de imigração e de saúde das duas partes Contratantes aplicarão do modo mais simples e rápido as disposições previstas nos Artigos III e V do acordo a fim de evitar qualquer atraso no movimento de aeronaves empregadas nos serviços convencionados. Esta consideração será levada em conta na aplicação será levada em conta na aplicação e na elaboração dos regulamentos respctivos.

2. A faculdade de recusar ou de revogar uma autorização a uma empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes poderá ser exercida pela outra Parte Contratante conforme as disposições do Artigo VII do Acordo caso as tripulações das aeronaves empregadas pela mesma empresa incluam membros que não sejam naturais da primeira Parte Contratante.

A presença de naturais de terceiros países nas tripulações será admitida, todavia, para fins de treinamento do pessoal navegante.

3. Nenhuma cláusula ao Acordo poderá ser interpretada em prejuízo das disposições do parágrafo 2 do Protocolo de Assinatura do Acordo Iosofrancês de 30 de abril de 1946 e do parágrafo f da Seção IV do Anexo ao Acordo luso-brasileiro, de 10 de dezembro de 1946.

4. Quando forem estabelecidos os serviços aéreos entre o Rio de Janeiro Casablanca e Espanha, deverão merecer atenção especial as disposições do parágrafo d da Seção IV do Anexo ao Acordo.

5. A fixação de tarifas a serem aplicadas por uma empresa aérea de uma parte contratente entre o território da outra Parte Contratante e um terceiro pais é um assunto complexo, uma solução de conjunto não poderá ser encontrada por consulta unicamente entre os dois países. É observado, além disso, que o modo de fixação das referidas tarifas está sendo objeto de estudo pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil. Nessas condições fica entendido:

a) que, pendendo a aceitação por ambas as partes contratantes das recomendações que a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil possa fazer em conclusão de seus trabalhos sobre o assunto, tais tarifa serão apreciadas em função das disposições do parágrafo IV, e do Anexo ao Acordo;

b) que, não conseguindo a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil estabelecer um modo para a fixação das referidas tarifas, a contento das duas partes contratantes, poderá ter lugar a consulta prevista no Artigo VII do Acordo.

6. As autorizações provisórias de funcionamento que foram concedidas, respectivamente, à Panair do Brasil S.A., e à Air France, pelos Governos Francês e brasileiro são revalidadas até a entrada em vigor, em caráter provisório, do Acordo, seguindo o previsto no Artigo XV do Acordo.

F.C.

A.M.F.

B.

J.M.