FRANÇA 54
TRADUZIR

Em 27 de dezembro de 1960.

DAI/DOr/84/588(85)

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de referir-me às conversações havidas entre as delegações das autoridades aeronáuticas do Brasil e da França durante a Reunião de Consulta realizada em Paris, de 22 de junho a 13 de julho do corrente ano, na qual foram examinadas as relações entre os dois países em matéria de aviação civil, nos têrmos do Acôrdo sôbre Transportes Aéreos, assinado na mesma cidade, a 27 de janeiro de 1947.

2. As duas Delegações, entre outros resultados obtidos na referida Reunião, consignados na Ata Final de 13 de julho último, concordaram em substituir o Anexo ao Acôrdo sôbre Transportes Aéreos, acima mencionado, por um novo Anexo que se encontra apenso à citada Ata Final e do teor seguinte:

ANEXO

I

As Partes Contratantes concedem-se mùtuamente o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas designadas, os serviços convencionados, segundo as condições, rotas e escalas constantes dêste Anexo.

A Sua Excelência o Senhor Jacques Baeyens,
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário da França.

II

As Partes Contratantes estão de acôrdo em que, na exploração dos serviços convencionados, nos têrmos das seções que se seguem, as emprêsas aéreas designadas deverão:

a) gozar de tratamento justo e equitativo;

b) ter as mesmas oportunidades;

c) respeitar seus interêsses mútuos, quando explorarem rotas ou secções comuns de rotas, a fim de não afetarem indevidamente os seus respectivos serviços.

III

Nos têrmos do presente Acôrdo e dêste Anexo, especialmente quanto às condições reguladoras de capacidade, cada Parte Contratante permitirá que as aeronaves das emprêsas aéreas designadas pela outra Parte:

a) sobrevoem seu território ao longo das rotas convencionadas;

b) utilizem, sem direitos comerciais, seus aeroportos internacionais, ao longo das rotas convencionadas;

c) utilizem seus aeroportos internacionais, nas escalas constantes das rotas convencionadas para o fim de:

i) desembarcar e embarcar tráfico de passageiros, carga e mala postal, originado no território da outra Parte ou a êle destinado;

ii) desembarcar e embarcar tráfico de passageiros, carga e mala postal, que não seja originado no território da outra Parte nem a êle destinado.

IV

1. Os serviços convencionados terão como objetivo fundamental proporcionar ao público um serviço regular e

o seguro, cuja capacidade deve ser adaptada à procura de tráfico entre o território da Parte Contratante que designa as emprêsas aéreas e o território dos países a que se destina êsse tráfico ou vice-versa.

2. A fim de possibilitar melhores condições econômicas de sua exploração, os serviços convencionados terão como objetivo acessório a procura de tráfico que não seja originado no território da Parte que designa as emprêsas aéreas nem a êle destinado, desde que:

a) sejam respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais;

b) seja guardada uma proporção adequada em relação ao tráfico fundamental.

3. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar um reajustamento da capacidade oferecida pelas emprêsas aéreas designadas por si ou pela outra Parte, sempre que o aproveitamento de suas aeronaves se tornar superior ou inferior aos aproveitamentos considerados razoáveis.

V

As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante ou suas emprêsas aéreas designadas fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, periódicamente ou a qualquer tempo, todos os dados estatísticos necessários.

VI

Na exploração de qualquer dos serviços convencionados, em qualquer das rotas especificadas, as emprêsas aéreas designadas de cada Parte Contratante podem substituir uma

uma aeronave por outra (mudança de bitola) num ponto do território da outra Parte, desde que:

a) essa substituição se justifique por economia de operação;

b) a aeronave utilizada no trecho de rota mais distante do ponto terminal no território da Parte Contratante que designa a emprêsa aérea não ofereça maior capacidade que a da utilizada no trecho mais próximo;

c) a aeronave utilizada no trecho mais distante do ponto terminal no território da Parte Contratante que designa a emprêsa aérea sómente opere em conexão e como extensão de serviço oferecido pela aeronave utilizada no trecho mais próximo e seja programada para êsse fim; a aeronave de menor capacidade deverá servir o ponto de mudança de bitola com o objetivo de transportar o tráfico deixado ou a ser levado pela aeronave maior; a capacidade da aeronave menor deverá ser condicionada primordialmente a êsse objetivo;

d) haja um volume adequado de tráfico em trânsito;

e) a emprêsa aérea não se apresente ao público, mediante propaganda ou qualquer outra forma, como oferecendo um serviço originado no ponto onde se efetua a mudança de bitola;

f) as disposições da cláusula de capacidade do presente Anexo regulem tôdas as providências relativas à mudança de bitola;

g) em conexão com cada vôo para o território no qual se efetua a mudança de bitola, só haja um vôo para além do mesmo território.

VII

1. As tarifas a serem cobradas pelas emprêsas aéreas designadas de cada Parte Contratante, para o transporte de passageiros e carga originados no território da outra Parte Contratante ou a êle destinados, deverão ser estabelecidas em níveis razoáveis, dando-se a devida consideração a todos os fatô

fatôres relevantes, inclusive custo de operação, características do serviço, lucro razoável e tarifas de outras emprêsas aéreas.

2. As tarifas a que se refere o parágrafo 1º desta Secção, juntamente com as taxas de comissão de agência aplicáveis, deverão, se possível, ser acordadas pelas emprêsas aéreas interessados, designadas por ambas as Partes Contratantes, em consulta com as outras emprêsas aéreas que operem na totalidade ou em parte da rota, devendo tal acôrdo ser feito, quando possível, por intermédio do mecanismo tarifário da Associação de Transporte Aéreo Internacional.

3. As tarifas assim acordadas deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes trinta (30) dias, pelo menos, antes da data prevista para sua aplicação em casos especiais; êsse período poderá ser reduzido se assim concordarem as ditas autoridades.

4. Se as emprêsas aéreas designadas não puderem concordar sôbre qualquer dessas tarifas; ou se, por outra razão qualquer, uma determinada tarifa não puder ser fixada na forma das disposições do parágrafo 2º desta Secção ou se, durante os primeiros quinze (15) dias do período de trinta (30) dias a que se refere o parágrafo 3º desta secção, qualquer das Partes Contratantes notificar a outra de sua desaprovação de qualquer tarifa acordada na forma das disposições do parágrafo 2º desta secção, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes tratarão de determinar tal tarifa mediante acôrdo entre si.

5. As tarifas estabelecidas na forma das disposições desta Secção permanecerão em vigor até que novas tarifas

sejam estabelecidas na forma, também, das mesmas disposições.

VIII

As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão, a pedido de qualquer delas, a fim de verificar se suas emprêsas aéreas designadas estão observando as cláusulas dêste Anexo. As reuniões de consulta deverão ser iniciadas dentro de sessenta (60) dias após seus pedidos.

IX

As Partes Contratantes concedem-se as seguintes rotas:

1. Rota francêsa:

   De Paris, com escalas em Madri e/ou Dacar, para Brasília e/ ou Rio de Janeiro e/ou São Paulo, e além para Montevidéu e/ou Buenos Aires e/ou Santiago, em ambos os sentidos.

   Nota - Não poderão ser usadas comercialmente mais de duas escalas no Brasil em cada serviço.

2. Rotas brasileiras:

   a) Do Rio de Janeiro, com escalas em em Lisboa e/ou Madri, para Paris, e além para Londres e/ou Francfort e/ou Dusseldorf e/ ou uma escala na Escandinávia, em ambos os sentidos.

   b) De Belém para Caiena, e além para Paramaribo e/ou Georgetown e/ou Manaus (Brasil), em ambos os sentidos.

X

1. As seguintes alterações nas rotas não dependerão de prévio acôrdo entre as Partes Contrantes, bastando a respectiva notificação:

   a) inclusão ou omissão de pontos de escalas no território da Parte que designa a emprêsa aérea;

b) omissão temporária ou definitiva de escalas no território de terceiros países.

2. Qualquer alteração das rotas convencionadas pela inclusão de novo ponto de escala, fora do território da Parte que designa a emprêsa aérea, ficará sujeita a acôrdo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, formalizado por via diplomática.

XI

Os horários deverão indicar tipo, modêlo e configuração das aeronaves utilizadas, bem como a freqüência dos serviços e as escalas, e deverão ser submetidos pelas emprêsas aéreas designadas de cada Parte Contratante às autoridades aeronáuticas da outra Parte quinze (15) 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 desacôrdo com o que está especificado neste Anexo.

3. O Govêrno brasileiro propõe ao Govêrno francês a substituição do Anexo ao Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre os dois países, firmado em Paris, a 27 de janeiro de 1947, pelo novo Anexo, como se acha transcrito acima, e, no caso de o Govêrno francês com isso concordar, o meu Govêrno considerará a presente nota e a resposta de Vossa Excelência, do mesmo teor e desta mesma data, como constituindo um acôrdo entre os nossos dois países sôbre a matéria, o qual entrará em vigor imediantamente.

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

(E.P. Barbosa da Silva)
Ministro de Estado, interino

AMBASSE DE FRANCE
AU BRÉSIL
Nº 335

Rio de Janeiro, le 27 décembre 1960

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux conversations qui se sont déroulées à Paris, du 22 Juin au 13 Juillet 1960, entre les délégations des Autorités aéronautiques de la France et du Brésil, au cours desquelles ont été examinées les relations en matière d'aéronautique civile entre les deux pays, conformément aux termes de l'Accord sur les transports aériens signé à Paris le 27 Janvier 1947.

Les deux délégations ont notamment décidé d'un commun accord, ainsi qu'il est mentionné dans l'acte final du 13 Juillet 1960, de substituer une nouvelle Annexe modifiée à l'Annexe de l'Accord sur les Transports mentionné cidessus.

Si cette procédure recueille l'agrément du Gouvernement brésilien, mon Gouvernement considérera la présente lettre et la réponse de Votre Excellence, d'une même teneur et d'une même date, comme constituant accord entre nos deux pays sur la matière, accord qui entrera en viguer immédiatement.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les expressions de ma haute considération,

a) Jacques Baeyens

Son Excellence
Monsieur HORACIO LAFER
Ministre des Relations Extérieures
RIO DE JANEIRO

- A N N E X E =

I

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement le droit de faire assurer, par une ou plusieurs entreprises sériennes désignées par Elles, les services agréés suivant les conditions, routes et escales mentionnées à la présente Annexe.

II

Les Parties Contractantes conviennent que dans l'exploitation des services agréés conformément aux mentions suivantes, les entreprises aériennes désignées doivent:

a) jouir d'un traitement juste et équitable,

b) bénéficier de possibilités égales,

c) respecter leurs intérêts mutuels lorsqu'elles exploitent des routes ou des tronçons de routes communs, de façon à ne pas porter indûment préjudice à leurs services respectifs.

III

En vertu des dispositions du présent Accord et de la présente Annexe et notamment en vertu des clauses réglementant la capacité, chacune des Parties Contractantes autorise les aéronefs des entreprises aériennes désignées par l'autre Partie:

a) à survoler son territoire suivant les routes agréés,

b) à utiliser, sans droits commerciaux, ses aéroports internationaux situés le long des routes agréées,

c) à utiliser ses aéroports internationaux aux escales situées sur les routes agréées en vue de:

i) débarquer et embarquer des passagers, du fret et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie;

ii) débarquer et embarquer des passagers, du fret et du courrier qui ne provient pas du territoire de l'autre Partie ou qui ne lui est pas destiné.

IV

1. Les services agréés doivent avoir pour objectif fondamental d'offrir au public un service régulier et efficace dont la capacité doit être adaptée à la demande du trafic entre les territoires de la Partie Contractante à laquelle ressortissent les entreprises aériennes désignées et le territoire des pays auxquels ce trafic est destiné, ou vice versa.

2. En vue de permettre de meilleures conditions dans l'économie de l'exploitation, les services agréés ont comme objectif accessoire de satisfaire la demande de trafic non originaire du territoire de la Partie à laquelle ressortissent les entreprises aériennes désignées et non destiné à ce territoire, dans la mesure où:

a) les intérêts des services locaux et régionaux sont respectés;

b) une proportion convenable est maintenue par rapport au trafic fondamental.

3. Chacune des Parties Contractantes a la possibilité de demander un réajustement de la capacité offerte par les entreprises aériennes désignées par elle ou par l'autre Partie lorsque le coefficient de remplissage de leurs aéronefs devient supérieur ou inférieur aux coefficients de remplissage considérés comme raisonnables.

V

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ou leurs entreprises aériennes désignées doivent fournir sur demande aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie, périodiquement ou à tout moment, toutes les données statistiques nécessaires.

VI

Pour l'exploitation de l'un quelconque des services agréés sur l'une quelconque des routes spécifiées, les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes peuvent substituer un aéronef à un autre (rupture de charge) sur un point du territoire de l'autre Partie à condition que:

a) cette substitution soit justifiée par l'économie de l'exploitation;

b) l'aéronef employé sur la portion de route la plus éloignée du point terminal situé dans le territoire de la Partie Contractante à laquelle ressortit l'entreprise aérienne désignée n'offre pas une capacité plus grande que l'aéronef employé dans la portion la plus proche;

c) l'aéronef utilisé dans la portion de route la plus éloignée du point terminal situé dans le territoire de la Partie Contractante à laquelle ressortit l'entreprise aérienne désignée;

- soit employé seulement en correspondance et de façon à permettre le prolongement du service assuré par l'aéronef employé sur la portion de route la plus proche et
- soit mentionné en tant que tel par les programmes d'exploitation; le plus petit aéronef doit être utilisé au point de rupture de charge dans le but

d'acheminer le chargement en provenance de l'aéronef le plus grand ou destiné à celui-ci; la capacité du plus petit aéronef doit être principalement déterminée eu égard à cet objectif.

d) il y ait un volume convenable de trafic en transit;

e) la Compagnie n'annonce pas au public par publicité ou autrement qu'elle offre un service originaire du point où a lieu la rupture de charge;

f) toutes les dispositions prises concernant la rupture de charge soient régies par les stipulations des clauses de capacité figurant dans la présente Annexe et

g) il n'y ait, en correspondance avec l'un quelconque des vols effectués vers l'intérieur du territoire où a lieu la rupture de charge, qu'un seul vol au sortir de ce territoire.

VII

1. Les tarifs à percevoir par les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes pour le transport de passagers et de fret à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie doivent être fixés à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les facteurs les déterminant et notamment des frais d'exploitation, des caractéristiques du service, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs des autres entreprises aériennes.

2. Les tarifs faisant l'objet du paragraphe 1 de la présente section, de même que les taux de commission d'agence, doivant si possible être approuvés par les entreprises aériennes désignées intéressées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises aériennes exploitant tout ou partie de la route; cet accord doit autant que possible être atteint au moyen de procédures de fixation des tarifs employées par l'Association du Transport Aérien International.

3. Les tarifs ainsi établis doivent être soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties Contractantes 30 (trente) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur; dans certains cas, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord des dites Autorités.

4. Si les entreprises aériennes désignées ne parviennent pas à un accord sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour tout autre motif l'un quelconque de ces tarifs ne peut pas être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente section, ou si durant les 15 (quinze) premiers jours des 30 (trente) jours du délai mentionné au paragraphe 3 de la présente section, l'une des Parties Contractantes notifie à l'autre son désaccord sur l'un quelconque des tarifs fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente section, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes doivent fixer par accord entre elles le tarif en question.

5. Les tarifs fixés conformément aux dispositions de la présent section doivent demeurer en viguer jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été légalement fixés selon ces mêmes dispositions.

VIII

Les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes doivent se consulter mutuellement à la demande de l'une d'entre elles en vue de vérifier que leurs entreprises aériennes désignées se conforment aux clauses de la présente Annexe. Une telle consultation doit avoir lieu dans les 60 (soixante) jours suivant la demande.

IX

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement les routes suivantes:

1. Route francaise

De Paris avec des escales à Madrid et/ou Dakar vers Brasilia et/ou Rio de Janeiro et/ou São Paulo et au-delà vers Montevideo et/ou Buenos-Aires et/ou Santiago dans les deux sens.

N.B. Chacun des services ne peut pas desservir plus de deux escales au Brésil.

2. Routes brésiliennes

a) De Rio de Janeiro avec des escales à Lisbonne et/ou Madrid vers Paris et au-delà vers Londres et/ou Francfort et/ou Dusseldorf et/ou une escale en Scandinavie dans les deux sens.

b) De Belém vers Cayenne et au-delà vers Paranaribe et/ou Georgetown et/ou Manaus (Brésil) dans les deux sens.

1) Les modifications de route ci-après ne doivent pas faire l'objet d'un accord préalable entre les Parties Contractantes, dans la mesure où celles-ci se les notifient mutuellement:

a) addition ou suspension de points situés dans le territoire de la Partie à laquelle ressortissent les entreprises aériennes désignées;

b) suspension provisoire ou définitive d'escales situées dans le territoire d'Etats-tiers.

2)Toute modification des routes agréées par l'addition d'un nouveau point situé en dehors du territoire de la Partie à laquelle ressortissent les entreprises aériennes désignées doit faire l'objet d'un accord préalable entre les Autorités aéronautiques des deux Parties, entériné par la voie diplomatique.

II

Les horaires doivent comporter le type, le modèle et l'aménagement de l'aéronef, la fréquence du service

service et les escales et être soumis par les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties Contractantes aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie 15 (quinze) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Les dits horaires doivent être approuvés dans le délai susmentionné à moins qu'ils ne comportent un changement d'escale ou de capacité contraire aux dispositions de la présente Annexe.