ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A ITÁLIA

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil e o Presidente da República Italiana, Considerando:

— que as possibilidades da aviação comercial, como meio de transporte, se tornam cada vez mais relevantes;

— que êsse meio de transporte, pelas suas características essenciais permitindo ligações rápidas, proporciona melhor aproximação entre as Nações;

— que convém organizar, por forma segura e ordenada, as comunicações aéreas entre os territórios das Partes Contratantes e desenvolver a cooperação internacional sem prejuízo dos interêsses nacionais e regionais;

— que é de desejar-se a conclusão de uma convenção geral multilateral destinada a regulamentar os transportes aéreos internacionais regulares;

— que, enquanto não entrar em vigor entre as Partes Contratantes uma convenção dessa natureza, se torna necessária a conclusão de um Acôrdo para o estabelecimento dos serviços aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a Itália, em conformidade com a Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, firmada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

— nomearam, para êsse fim, seus plenipotenciários:

S. E. o Senhor Carlos Alves de Souza, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário dos Estados Unidos do Brasil,

e S. E. o Senador Carlo Sforza, Ministro dos Negócios Estrangeiros, os quais convieram nas disposições seguintes:

ARTIGO PRIMEIRO

Para fim de aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo:

1. A expressão "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministério da Aeronáutica e, no

caso da Itália, o Ministério da Defesa Aeronáutica (Direzione Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo) ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão habilitado a exercer as funções pelos mesmos atualmente desempenhadas.

2. A expressão "emprêsa aérea designada" significa qualquer emprêsa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita comunicação por escrito às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, segundo o disposto no Artigo 2, parágrafo *b*), do presente Acôrdo.

3. A expressão "serviço aéreo internacional regular", significa o serviço aéreo entre os territórios das Partes Contratantes ou através dos mesmos, executado com freqüência uniforme, por emprêsa aérea designada, segundo horários, rotas e tarifas preestabelecidos e aprovados pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 2

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

b) Cada uma das Partes Contratantes designará uma ou mais emprêsas aéreas de sua nacionalidade para a exploração dos serviços convencionados e determinará a data do início dos mesmos serviços.

ARTIGO 3

a) Sob reserva do parágrafo *b* do presente artigo e do artigo 5 infra, a Parte Contratante que concede os direitos deverá outorgar sem demora a necessária licença de funcionamento às emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

b) Antes de serem autorizadas a iniciar os serviços convencionados, as emprêsas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar perante as Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que concede a licença de funcionamento, que estão em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de emprêsas de transportes aéreos internacionais regulares.

ARTIGO 4

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento, fica estabelecido que:

1. As taxas e outros gravames fiscais que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para o uso de aeroportos e outras facilidades não poderão ser superiores às taxas e gravames cobrados das aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes pelo uso de tais aeroportos e facilidades.

2. 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 emprêsa por esta designada, quer por conta de tal emprêsa e destinados ùnicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às emprêsas nacionais ou às emprêsas da nação mais favorecida, no que diz respeito a direitos aduaneiros, taxas de inspeção ou outros direitos e gravames nacionais.

3. As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os combustíveis, óleos lubrificantes e peças sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo quando utilizados ou consumidos em vôo sôbre o referido território.

4. As utilidades enumeradas no parágrafo precedente e que gozem de isenção pelo mesmo estabelecida, não poderão ser depositadas em terra sem a aprovação das Autoridades aduaneiras da outra Parte Contratante. Até sua exportação ou uso, as referidas utilidades ficarão sujeitas ao contrôle aduaneiro da outra Parte Contratante, que não deverá, contudo, afetar a sua disponibilidade.

ARTIGO 5

Os certificados de navegabilidade, cartas de habilitação e licenças expedidas ou revalidadas por uma Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração dos serviços convencionados.

Cada uma das Partes Contratantes se reserva, entretanto, o direito de não reconhecer, relativamente ao sobrevôo de seu território, cartas de habilitação e licenças concedidas aos seus nacionais pelas Autoridades da outra Parte Contratante ou de um outro Estado.

ARTIGO 6

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

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência no seu território, ou à saída do mesmo, de passageiros, de tripulações ou carga de aeronaves (como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena), serão aplicados aos passageiros e carga de aeronaves das emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, dentro do território da Primeira Parte Contratante.

ARTIGO 7

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar ou revogar licença de funcionamento a uma emprêsa aérea designada pela outra Parte Contratante quando não julgarem suficientemente comprovado que a parte preponderante da propriedade e o contrôle efetivo da referida emprêsa estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou de sociedades comerciais efetivamente controladas por cidadãos desta mesma Parte.

A licença de funcionamento poderá igualmente ser revogada nos casos de inobservância, pela emprêsa aérea designada, das leis e regulamentos referidos no Artigo 13 da citada Convenção de Chicago, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com êste Acôrdo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por pessoas que possuam 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 a que pertence a aeronave.

ARTIGO 8

No propósito de estreita colaboração, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão periòdicamente com o fim de verificar a aplicação dos princípios estabelecidos no presente Acôrdo e seu Anexo, assim como a execução satisfatória dêstes últimos.

ARTIGO 9

Se qualquer das Partes Contratantes desejar qualquer cláusula do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade concedida pelo Artigo 7, supra, poderá solicitar uma consulta entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, devendo tal consulta iniciar-se no prazo de sessenta dias a contar da data da solicitação.

Uma vez assentadas pelas Autoridades Aeronáuticas, as modificações do Anexo passarão a vigorar após confirmação por via diplomática.

ARTIGO 10

As divergências entre as Partes Contratantes sôbre a interpretação ou a aplicação do presente Acôrdo e do seu Anexo, quando não estiverem sujeitas às normas prescritas no Capítulo 18 da Convenção de Chicago, e não puderem ser resolvidas por meio de consultas diretas, serão submetidas à decisão de um Juízo Arbitral, órgão ou entidade, à escolha das mesmas Partes Contratantes. Caso tais procedimentos não forem possíveis, serão elas submetidas a um Tribunal Arbitral de três membros, dois dos quais nomeados respectivamente por uma e pela outra Parte Contratante, sendo o terceiro designado pelo Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, que o escolherá entre pessoas incluídas na lista de árbitros prevista pelo Regulamento da OACI e que não tenham a nacionalidade de qualquer das Partes Contratantes.

As Partes Contratantes comprometem-se a conformar-se com as decisões arbitrais que, em qualquer caso, serão consideradas como definitivas.

ARTIGO 11

Cada uma das Partes Contratantes poderá em qualquer momento notificar à outra parte a sua intenção de denunciar o presente Acôrdo. Essa notificação será ao mesmo tempo comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. Feita a notificação,

o presente Acôrdo deixará de vigoar seis (6) meses depois da data de seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se fôr retirada de comum acôrdo antes de expirar aquêle prazo. Se não fôr acusado o recebimento pela Parte Contratante a quem foi dirigida a notificação, esta será considerada como recebida catorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 12

O presente Acôrdo substitui as licenças, privilégios e concessões existentes ao tempo de sua entrada em vigor, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de emprêsas aéreas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 13

Ao entrar em vigor entre as Partes Contratantes uma Convenção geral aérea multilateral, o presente Acôrdo e seu Anexo deverão ser ajustados aos princípios da dita Convenção.

ARTIGO 14

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

ARTIGO 15

O presente Acôrdo entrará em vigor logo após tenham sido cumpridas as disposições constitucionais das duas Partes Contratantes. Cada uma das Partes Contratantes dará à outra imediata comunicação do cumprimento daquelas formalidades.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinaram o presente Acôrdo e nêle apuseram os respectivos selos.

FEITO em Roma aos vinte e cinco dias do mês de janeiro de mil novecentos e cinqüenta e um, em dois exemplares nas línguas portuguêsa e italiana, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:
Carlos Alves de Souza.

Pelo Presidente da República Italiana:
Carlo Sforza.

A N E X O

I

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

II

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

III

As emprêsas aéreas designadas pelas Partes Contratantes nos têrmos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional, bem como do direito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e malas postais de tráfico internacional nos pontos enumerados nos referidos Quadros, sob as condições especificadas nas Secções IV e V.

IV

a) A capacidade de transporte dos serviços das emprêsas aéreas das duas Partes Contratantes deverá ser proporcionada à procura de tráfico.

b) às emprêsas aéreas designadas das duas Partes Contratantes será assegurado um tratamento justo e equitativo a fim de

que possam gozar de iguais possibilidades na exploração dos serviços convencionados.

c) Os serviços convencionados terão por objetivo principal fornecer uma capacidade correspondente à procura de tráfico entre o País a que pertence a emprêsa e o País a que se destina o tráfico.

d) O direito de uma emprêsa aérea designada de embarcar e desembarcar, nos pontos das rotas especificadas, tráfico internacional com destino a terceiros Países ou dêles proveniente será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento natural e razoável do transporte aéreo aceitos pelas duas Partes Contratantes, de modo que a capacidade corresponda:

1) à procura do tráfico entre o País de origem e os Países de destino;

2) às exigências de uma exploração econômica dos serviços convencionados e

3) à procura de tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais.

V

No estabelecimento e exploração dos serviços aéreos convencionados, as emprêsas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas comuns ou trechos das mesmas rotas, os interêsses da outra Parte Contratante, de modo a não os prejudicar.

Cada Parte Contratante poderá invocar, em qualquer momento, a aplicação do princípio acima indicado, pedindo à outra Parte Contratante o envio de Delegados para que, por meio de consulta, se chegue a um Acôrdo satisfatório.

A consulta deverá realizar-se dentro de 15 dias da data de comunicação à outra Parte Contratante, e, não sendo concluída dentro de 30 dias, poderá prosseguir por mais 60 dias, mas neste caso, a Parte que pediu a consulta poderá exigir a suspensão do serviço contestado. Esgotado o último prazo, a questão poderá ser levada a um Juízo Arbitral na forma prevista no Artigo 10 do Acôrdo.

VI

a) As tarifas relativas às rotas comuns ou àquelas que, de qualquer modo, digam respeito ao território das Partes Contratantes, serão estabelecidas com critério razoável, tomando-se na devida consideração o custo da exploração, os lucros razoáveis, as tarifas cobradas pelas outras emprêsas e as características de cada serviço, tais como a segurança, a velocidade e o confôrto.

b) Na organização das tarifas, as empresas aéreas designadas deverão tomar em consideração as recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).

c) Com prévio conhecimento das respectivas Autoridades Aéronáuticas e, se fôr o caso, depois de consultar as emprêsas aéreas de terceiros países — que explorarem as mesmas rotas, no todo ou em parte — as emprêsas aéreas designadas estabelecerão, de comum acôrdo, as tarifas para passageiros e carga que serão aplicadas nas secções comuns de suas linhas.

d) No caso de não poderem as emprêsas aéreas designadas chegar a um entendimento, caberá às Autoridades Aeronáuticas encontrar uma solução. Se estas, por sua vez, não a conseguirem, recorrer-se-á à arbitragem prevista no Artigo 10 do Acôrdo.

e) As emprêsas aéreas designadas deverão submeter as suas tarifas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes trinta dias, no mínimo, antes da data prevista para sua aplicação, podendo, em casos especiais, ser reduzido êsse período mediante o consentimento das referidas Autoridades.

f) As tarifas a cobrar pelas emprêsas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, quando servirem pontos compreendidos em rotas comuns entre o território da outra Parte Contratante e terceiros países, não serão inferiores às cobradas nesses setores da rota pela outra Parte Contratante a êsses terceiros países.

VII

A inclusão ou omissão de escalas, nas rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, fora do território de uma Parte Contratante, deverá ser objeto de comunicação das Autoridades Aeronáuticas da primeira Parte Contratante às da segunda, trinta dias antes da data fixada para a sua efetivação, prazo êsse que poderá ser diminuído de comum acôrdo.

As Autoridades Aeronáuticas que receberem a comunicação deverão dentro do prazo indicado, dar a conhecer às Autoridades

Aeronáuticas da outra Parte Contratante se aceitam ou não a aplicação da modificação proposta.

Em caso de recusa, as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes procurarão entender-se a fim de chegarem a um acôrdo satisfatório. Fica entendido que, durante a consulta, as emprêsas designadas não poderão aplicar as modificações propostas.

VIII

As Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes trocarão, pelo menos 15 dias antes do início do funcionamento efetivo dos respectivos serviços, as informações relativas às autorizações concedidas às respectivas emprêses aéreas designadas para explorar os serviços convencionados, no todo ou em parte. Essas informações compreenderão, especialmente, os textos das autorizações concedidas, das eventuais modificações, assim como dos dados relativos à freqüência, horários e tipos das aeronaves empregadas.

IX

Salvo disposição expressa em contrário das Autoridades Aeronáuticas competentes, as emprêsas aéreas designadas poderão manter nos aeroportos da outra Parte Contratante seu próprio pessoal técnico e administrativo. Oitenta por cento (80%) do pessoal de cada categoria (ténico, administrativo, operário) deverá ser de nacionalidade do Estado em cujo território se encontram os aeroportos em questão. Qualquer divergência que surja sôbre êste ponto será resolvida pelas Autoridades Aeronáuticas dos Países nos quais se encontrem os referidos aeroportos.

X

Enquanto existirem as exigência de "visto" para admissão de estrangeiros no território de qualquer das Partes Contratantes, as tripulações constantes do manifesto de bordo das aeronaves das duas Partes empregadas nos serviços convencionados estarão isentas do "visto" obrigatório; deverão estar de posse de um passaporte válido em seu nome e de um documento de identidade expedido pelas emprêsas designadas às quais prestam seus serviços

Para gozar do disposto na presente Secção, o comandante da aeronave deverá apresentar às Autoridades competentes, na primeira escala no território da outra Parte Contratante, o rol completo da tripulação.

XI

Os assuntos relativos aos serviços postais por via aérea serão regulados pelas convenções internacionais e pelos acordos especiais vigentes a respeito.

QUADROS DE ROTAS

A) QUADRO DAS ROTAS ITALIANAS

1. Da Itália para Lisboa, Dacar ou Ilha do Sal, Recife, Rio de Janeiro e/ ou São Paulo, em ambos os sentidos.

2. Da Itália para Madrid e/ ou Lisboa, Dacar ou Ilha do Sal, Recife, Rio de Janeiro e/ ou São Paulo, Buenos Aires, em ambos os sentidos.

3. Da Itália para Madrid e/ ou Lisboa, Dacar ou Ilha do Sal, Recife, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, em ambos os sentidos.

B) QUADRO DAS ROTAS BRASILEIRAS

1. Do Brasil para Dacar ou Ilha do Sal, Lisboa e/ ou Madrid, Roma, em ambos os sentidos.

2. Do Brasil, para Dacar ou Ilha do Sal, Lisboa e/ ou Madrid, Roma, Zurick, Frankfurt ou Berlim, em ambos os sentidos.

3. Do Brasil para Dacar ou Ilha do Sal, Lisboa e/ ou Madrid, Roma, Istambul, Beirute, em ambos os sentidos.

PORTOCOLO DE ASSINATURA

No decurso das negociações que terminaram com a assinatura do Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a Itália, concluído em Roma em data de hoje, os representantes das Partes Contratantes mostraram-se de acôrdo com os seguintes pontos:

1. As autoridades de alfândega, polícia, imigração e saúde das duas Partes Contratantes aplicarão, do modo mais simples e rápido, as disposições previstas nos Artigos 3 e 5 do Acôrdo, a fim de evitar qualquer atraso no movimento de aeronaves empregadas nos serviços convencionados. Esta consideração será levada em conta na aplicação dos regulamentos respectivos.

2. Sendo aspiração de ambas as Partes Contratantes que suas Aviações comerciais, além de lhes pertencerem integralmente, explorem aeronaves tripuladas por naturais dos respectivos territórios, a faculdade reconhecida na segunda parte do Artigo 7 do Acôrdo, de negar ou revogar uma autorização a uma emprêsa aérea designada por uma das Partes Contratantes, poderá ser exercida pela outra Parte Contratante, caso nas tripulações das aeronaves da primeira Parte Contratante esteja incluído pessoal navegante que não seja de sua nacionalidade. A inclusão de tripulantes nacionais de terceiros países nas tripulações será admitida sempre que tenha por fim a instrução e adestramento do pessoal navegante. Todavia, qualquer das Partes Contratantes se obriga, por solicitação da outra Parte Contratante, a fazer excluir da tripulação das aeronaves das suas emprêsas designadas qualquer membro, cuja presença no território da outra Parte Contratante não seja considerada desejável.

3. Fica entendido que a Secção VII do Anexo trata especìficamente das alterações de rotas e outrossim, que as disposições da Secção V do mesmo Anexo se referem sòmente à exploração dos serviços convencionados.

EM FÉ DO QUE, os Plenipotenciários designados por ambas as Partes Contratantes firmaram, o presente em dois exemplares do mesmo teor, nos idiomas português e italiano, igualmente válidos, na cidade de Roma, aos vinte e cinco dias do mês de janeiro de mil novecentos e cinqüenta e um.

Carlos Alves de Souza
Carlos Sforza.