ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A NORUEGA

O Govêrno da República Federativa do Brasil e o Govêrno do Reino da Noruega,

Considerando que o Brasil e a Noruega são partes da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de dezembro de 1944,

Desejando desenvolver a cooperação internacional no transporte aéreo,

Desejando concluir um Acôrdo com o objetivo de estabelecer serviços aéreos regulares entre seus respectivos territórios e além,

Designaram seus Plenipotenciários, devidamente autorizados para êsse fim, os quais convieram no seguinte:

Artigo I

Para os efeitos do presente Acôrdo e seu anexo:

a) o têrmo «Convenção» significa a Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de dezembro de 1944;

b) a expressão «Autoridades aeronáuticas» significa, no que concerne ao Brasil, o Ministério da Aeronáutica e, no que concerne à Noruega, o Ministério dos Transportes e Comunicações, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer as funções que são atualmente atribuídas às referidas autoridades;

c) a expressão «emprêsa designada» significa uma emprêsa de transporte aéreo que uma das Partes Contratantes tenha designado, de conformidade com o artigo III do presente Acôrdo, para explorar os serviços aéreos convencionados.

Artigo II

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acôrdo, com o objetivo

de estabelecer serviços aéreos nas rotas especificadas nos Quadros que figuram no Anexo ao presente Acôrdo. Êsses serviços e rotas são denominados doravante «serviços convencionados» e «rotas especificadas.»

2. Ressalvadas as disposições do presente Acôrdo, a emprêsa designada de cada Parte Contratante gozará, ao explorar os serviços convencionados:

a) o direito de sobrevoar, sem pousar, o território da outra Parte Contratante;

b) o direito de fazer escalas não-comerciais no referido território;

c) o direito de fazer escalas no referido território nos pontos especificados no Anexo, com o objetivo de embarcar e desembarcar, em tráfico internacional, passageiros, carga e mala postal.

Artigo III

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma emprêsa aérea para explorar os serviços convencionados. Essa designação será objeto de notificação escrita por via diplomática.

2. A Parte Contratante que houver recebido a notificação de designação concederá, sem demora, sob reserva das disposições dos §§ 3º e 4º do presente Artigo, a necessária autorização de exploração à emprêsa designada pela outra Parte Contratante.

3. As Autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que uma emprêsa designada pela outra Parte Contratante prove que está habilitada a cumprir as condições prescritas pelas leis e regulamentos normalmente aplicados pelas referidas Autoridades à exploração dos serviços aéreos internacionais, de conformidade com o disposto na Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de negar a autorização prevista no § 2º do presente Artigo ou de impor as condições que lhe pareçam necessárias ao exercício, por uma emprêsa designada, dos direitos especificados no Artigo II, § 2º do presente Acôrdo, sempre que a referida Parte Contratante não tiver prova de que uma parte preponderante da propriedade e contrôle efetivo da emprêsa designada pertencem à Parte Contratante que designou a emprêsa ou aos nacionais desta Parte.

5. A partir do recebimento da autorização mencionada no § 2º do presente Artigo, a emprêsa designada poderá iniciar, a qualquer momento, a exploração dos serviços convencionados, com

a condição de que esteja em vigor, no que concerne a êsse serviço, uma tarifa estabelecida de conformidade com as disposições do Artigo X do presente Acôrdo.

Artigo IV

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização para exploração, ou de suspender o exercício, pela emprêsa designada da outra Parte Contratante, dos direitos especificados no Artigo II, § 2º, do presente Acôrdo, ou de submeter o exercício dêsses direitos às condições que julgar necessárias, se:

a) não tiver prova de que parte preponderante da propriedade e o contrôle efetivo da emprêsa pertencem à Parte Contratante que a designou, ou a nacionais desta Parte, ou se:

b) a emprêsa não se submeter às leis e aos regulamentos da Parte Contratante que houver concedido os direitos, ou se:

c) a emprêsa não explorar os serviços convencionados dentro das condições previstas no presente Acôrdo e seu Anexo.

2. Salvo quando a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no § 1º do presente Artigo se tornem necessárias, para evitar novas infrações a leis ou regulamentos, êsse direito só poderá ser exercido após consulta com a outra Parte Contratante.

Artigo V

1. As emprêsas designadas gozarão, para a exploração dos serviços convencionados, nas rotas especificadas, entre os territórios das Partes Contratantes, de oportunidades justas e equitativas.

2. Ao explorar os serviços convencionados, a emprêsa designada de cada Parte Contratante levará em consideração os interêsses da emprêsa da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços desta última emprêsa.

3. A capacidade de transporte oferecida pelas emprêsas designadas deverá ser adequada à demanda do tráfico.

4. No que concerne às relações aeronáuticas entre as Partes Contratantes, o objetivo fundamental dos serviços convencionados será o de oferecer uma capacidade de transporte adequada à demanda do tráfico entre os territórios das Partes Contratantes. Êsses serviços poderão também oferecer capacidade de transporte

adequada à demanda do tráfico entre o território da Parte Contratante que designa a emprêsa e os pontos servidos nas rotas especificadas dentro do território de terceiros países.

5. O direito da emprêsa designada de uma Parte Contratante de sobrevoar, sem pousar, o território da outra Parte Contratante, de fazer escalas não-comerciais no referido território e de transportar tráfico internacional entre o território da outra Parte Contratante e os pontos situados nas rotas especificadas no território de terceiros países, será exercido de acôrdo com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas duas Partes Contratantes, e condicionado a que a capacidade seja adequada:

a) à demanda de tráfico de e para o território da Parte Contratante que designou a emprêsa;

b) à demanda de tráfico nas regiões atravessadas, respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais;

c) às exigências de uma exploração econômica dos serviços convencionados.

Artigo VI

1. As aeronaves empregadas em serviços internacionais pela emprêsa designada de uma das Partes Contratantes, assim como seus equipamentos normais, suas reservas de combustíveis e lubrificantes e suas provisões de bordo, inclusive alimentos, bebidas e tabacos, serão, à entrada no território da outra Parte Contratante, isentos de quaisquer direitos aduaneiros, taxas de inspeção e demais direitos e taxas, sob a condição de que êsses equipamentos, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até sua reexportação.

2. Serão igualmente isentos dêsses mesmos direitos e taxas, com exceção das receitas percebidas em razão de serviços prestados:

a) as provisões de bordo tomadas no território de uma Parte Contratante, dentro dos limites fixados pelas autoridades da referida Parte Contratante e destinadas ao consumo a bordo das aeronaves empregadas em serviço internacional pela emprêsa designada da outra Parte Contratante;

b) as peças de reposição e os equipamentos normais de bordo importadas no território de uma das Partes Contratantes para a manutenção ou reparo das aeronaves empregadas em serviço internacional;

c) os combustíveis e lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves empregadas em serviço internacional, pela emprêsa designada da outra Parte Contratante, mesmo quando êsses abastecimentos forem usados na parte do trajeto efetuado sôbre o território da Parte Contratante no qual êles tinham sido embarcados.

3. Os equipamentos normais de bordo, bem como as reservas e provisões que se acharem a bordo das aenoraves empregadas pela emprêsa designada de uma Parte Contratante não poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante, a não ser com o consentimento das autoridades aduaneiras desta Parte Contratante. Nesse caso, poderão ser colocados sob custódia das referidas autoridades até que sejam reexportados ou tenham recebido outro destino, de conformidade com os regulamentos aduaneiros.

Artigo VII

Os passageiros, bagagens e mercadorias em trânsito pelo território de uma Parte Contratante e que não deixarem a zona do aeroporto que lhes é reservada não serão submetidos senão a um contrôle muito simplificado. As bagagens e mercadorias em trânsito direto serão isentas de direitos aduaneiros e outras taxas semelhantes.

Artigo VIII

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante que regulem, em seu território, a entrada e saída das aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou os vôos destas aeronaves sôbre o referido território, aplicar-se-ão à emprêsa designada da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante que regulem, em seu território, a entrada e saída dos passageiros, tripulação, cargas ou malas postais, tais como as que concernem às formalidades de entrada, de saída, de emigração e imigração, alfândega e medidas sanitárias, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulações, cargas ou malas postais, transportadas pelas aeronaves da emprêsa designada da outra Parte Contratante, enquanto estiverem em seu território.

3. Na aplicação das leis e regulamentos mencionados neste Artigo, cada Parte Contratante se compromete a não conceder, em relação à emprêsa designada da outra Parte Contratante, preferência às suas próprias emprêsas empregadas em serviços aéreos internacionais semelhantes.

4. Para a utilização dos aeroportos e outras facilidades oferecidas por uma Parte Contratante, a emprêsa designada da outra Parte Contratante não pagará taxas superiores às que devam ser pagas pelas aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais semelhantes.

5. A emprêsa designada por uma Parte Contratante terá o direito de manter representações no território da outra Parte Contratante. Essas representações poderão incluir pessoal comercial, operacional e técnico.

Artigo IX

1. As tripulações das aeronaves empregadas nos serviços convencionados terão a nacionalidade da Parte Contratante que designou a emprêsa aérea.

2. Os certificados de navegabilidade, as cartas de habilitação e as licenças concedidas ou revalidadas por uma das Partes Contratantes serão. durante o período de vigência, reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante se reserva, entretanto, o direito de não reconhecer validade, para circulação sôbre seu próprio território, das cartas de habilitação e das licenças concedidas a seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

Artigo X

1. As tarifas de qualquer serviço convencionado serão fixadas em níveis razoáveis, tomando em consideração todos os elementos determinantes, compreendendo o custo da exploração, um lucro razoável, as características de cada serviço e as tarifas cobradas por outras emprêsas de transporte aéreo.

2. As tarifas mencionadas no § 1º dêste Artigo serão, se possível, fixadas de comum acôrdo pelas emprêsas designadas das duas Partes Contratantes e, após consulta a outras emprêsas de transporte aéreo, que servem a tôda ou a parte da mesma rota. As emprêsas designadas deverão, tanto quanto possível, observar, para êsse acôrdo, o processo de fixação de tarifas estabelecido pelo organismo internacional que formula proposições sôbre a matéria.

3. As tarifas assim fixadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, pelo menos trinta dias antes da data prevista para sua entrada em vigor. Em casos especiais, êsse prazo poderá ser reduzido sob a condição de que as referidas autoridades estejam de acôrdo.

4. Se as emprêsas designadas não puderem chegar a um entendimento ou se as tarifas não forem aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão para fixar a tarifa por acôrdo mútuo.

5. Se não fôr possível um acôrdo, as divergências de opinião serão submetidas à arbitragem de conformidade com o Artigo XIV abaixo.

6. As tarifas estabelecidas permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam fixadas, de conformidade com as disposições do presente Artigo ou do Artigo XIV do presente Acôrdo, mas no máximo por doze meses a partir da data da recusa de aprovação pelas autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes.

Artigo XI

A emprêsa designada de uma Parte Contratante fornecerá, mediante pedido, às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante estatísticas periódicas ou outras informações análogas relativas ao tráfico nos serviços convencionados.

Artigo XII

1. Uma Parte Contratante ou suas autoridades aeronáuticas poderão, a qualquer momento, pedir uma Consulta à outra Parte Contratante ou às autoridades aeronáuticas.

2. Essa Consulta terá início dentro do prazo de sessenta dias a contar da data do recebimento do pedido.

Artigo XIII

1. Qualquer modificação do presente Acôrdo entrará em vigor quando as Partes Contratantes forem mùtuamente notificadas do cumprimento de suas formalidades constitucionais.

2. As modificações do Anexo ao presente Acôrdo, poderão ser acordadas pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes e entrarão em vigor após a confirmação por troca de notas diplomáticas.

Artigo XIV

As divergências entre as Partes Contratantes relativas à interpretação ou aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo,

que não puderem ser resolvidas por meio de consulta ou negociações diplomáticas, serão submetidas a Juízo Arbitral, de acôrdo com o procedimento previsto no Artigo 85 da Convenção.

Artigo XV

O presente Acôrdo e suas emendas eventuais serão registrados junto à Organização Internacional de Aviação Civil.

Artigo XVI

O presente Acôrdo e seu Anexo serão adaptados a quaisquer convenções multilaterais a que ambas as Partes Contratantes venham a estar obrigadas.

Artigo XVII

1. Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento, notificar a outra Parte Contratante de sua decisão de denunciar o presente Acôrdo; esta notificação será comunicada simultâneamente à Organização Internacional de Aviação Civil.

2. A denúncia tornar-se-á efetiva seis meses após o término do período de tráfico definido no Anexo, durante o qual a notificação tenha sido feita, a menos que seja retirada, de comum acôrdo, antes de transcorrido o prazo acima indicado.

3. Na falta de confirmação do recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como recebida quatorze dias após a data em que a comunicação tiver sido recebida pela Organização Internacional de Aviação Civil.

Artigo XVIII

O presente Acôrdo será aplicado provisòriamente pelas autoridades brasileiras e norueguesas desde a data de sua assinatura, nos limites de suas respectivas competências, e entrará em vigor quando as Partes Contratantes forem mùtuamente notificadas do cumprimento de suas formalidades constitucionais.

Artigo XIX

O presente Acôrdo substitui quaisquer privilégios, licenças ou concessões porventura existentes ao tempo de sua assinatura que uma das Partes Contratantes tenha outorgado, a qualquer título, à emprêsa designada da outra Parte Contratante.

Em testemunho do que os abaixo assinados devidamente autorizados por seus respectivos Governos assinam o presente Acôrdo.

Feito no Rio de Janeiro, aos dezoito dias do mês de março de 1969, em duplicata, nas línguas portuguêsa e inglêsa.

Em caso de dúvida o texto em inglês prevalecerá.

Pelo Govêrno da República Federativa do Brasil

JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO
MÁRCIO DE SOUZA MELLO

Pelo Govêrno da Noruega

SVEN BRUN EBBEL

ANEXO

A

QUADRO DE ROTAS

I

Rotas nas quais podem ser explorados serviços aéreos pela emprêsa designada da Noruega:

1. Pontos na Escandinávia — Praga e/ou Viena-Zurique ou Genebra-Lisboa — dois pontos na África (Noroeste e/ou Oeste da África) — Brasília e/ou Rio de Janeiro e/ou São Paulo, em ambos os sentidos;
2. Pontos na Escandinávia — Praga e/ou Viena-Zurique ou Genebra-Lisboa — dois pontos na África (Noroeste e/ou Oeste da África) — Brasília e/ou Rio de Janeiro e/ou São Paulo-Montevidéu-Buenos Aires-Santiago do Chile, em ambos os sentidos.

Nota: A emprêsa só poderá servir dois pontos no Brasil em cada uma das rotas especificadas.

II

Rotas nas quais podem ser explorados serviços aéreos pela emprêsa designada do Brasil:

1. Pontos no Brasil — dois pontos na Europa — Copenhague e/ou Estocolmo e/ou Oslo, em ambos os sentidos;
2. Pontos no Brasil — dois pontos na Europa — Copenhague e/ou Estocolmo e/ou Oslo para pontos além, em ambos os sentidos.

B

1. O horário de transporte aéreo indicando o tipo, modêlo e número máximo de assentos utilizáveis das aeronaves empregadas, assim como o número de freqüências dos serviços e as escalas, será submetido pela emprêsa designada de cada Parte Contratante pelo menos trinta dias

antes da data prevista para sua entrada em vigor. Tais horários deverão ser aprovados dentro dêsse prazo, a menos que envolvam alterações de escalas ou de capacidade contrárias às disposições convencionadas entre as Partes Contratantes.

2. As seguintes modificações de escalas aprovadas pelas autoridades competentes, a pedido da emprêsa, não serão consideradas como modificações dos quadros de rotas:

a) inclusão ou supressão de escalas no território da Parte Contratante que designou a emprêsa;

b) omissão de escalas no território da outra Parte Contratante;

c) omissão de escalas no território de terceiros países.

Essas modificações, que não estão sujeitas à prévia aprovação pelas Partes Contratantes, poderão ser solicitadas diretamente pela emprêsa às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

3. Uma modificação de rotas pela inclusão de uma escala não prevista nos quadros de rotas e situada fora do território da Parte Contratante que designou a emprêsa está sujeita à aprovação das autoridades competentes, por via diplomática.

4. O período de tráfico corresponderá ao período estabelecido pela IATA.

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE KINGDOM OF NORWAY

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Kingdom of Norway, considering that Brazil and Norway are parties to the International Civil Aviation Convention, opened for signature in Chicago on 7 December, 1944, desiring to develop international cooperation in air transport, desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing regular air services between and beyond their respective territories, have appointed their duly authorized plenipotentiaries for this purpose, who have agreed as follows:

ARTICLE I

For the purpose of this agreement and its annex

a) The term "Convention" means the International Civil Aviation Convention, opened for signature in Chicago on 7 December, 1944;

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of Brazil the Air Ministry and in the case of Norway, the Ministry of Transport and Communication, or in both cases, any person or body authorized to perform the functions which are exercised by them;

c) The expression "designated airline" means

means an airline which one of the Contracting Parties has designated in conformity with article III of this agreement to operate the agreed air services.

ARTICLE II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedules of the annex of this agreement. These services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes".

2. Subject to the provisions of the present agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:

a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) the right to make stops in said territory for non-traffic purposes;

c) the right to make stops in said territory at the points specified in the annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

ARTICLE III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services. Written notice of this designation shall be given via diplo

diplomatic channels.

2. Upon receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regualtions normally applied to the operation of international air services by said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article II, paragraph 2 of this agreement when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. On receipt of the authorization referred to in paragraph 2 of this article, the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of article X of this agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE IV

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the roghts specified in article II, paragraph 2 of this agreement by

by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or:

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights or;

c) in case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present agreement and its annex.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infrigements of laws or regulations such right shall n be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE V

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interesets of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides.

3. The transport capacity of the designated air

airlines shall bear a close relationship to the demands of traffic.

4. As regards the air traffic relations between the Contracting Parties, the agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the demands of traffic bw between the territories of the Contracting Parties. The agreed services may also provide transport capacity adequate to the demand of traffic between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes within the territories of third countries.

5. The right of the designated airline of one Contracting Party to fly without landing across the territory of the other Contracting Party, to make stops in said territory for non-traffic purposes and to transport international traffic between the territory of the other Contracting Party and points situated on the specified routes int the territory of third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development of air transport to which both Contracting Parties subscribe and be subject to the principle that capacity should be related:

a) to the traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party having designated the airline;

b) to the traffic requirements of the aereas through which the route passes after taking account of local and regional services;

c) to the requirements of an economical operation of the agreed services.

ARTICLE VI

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and air -

aircraft stores including food, beverages and tobaccos on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees, and other duties and taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment, supplies and provisions remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in international service by the company designated by the other Contracting Party;

b) spare parts and normal airbone equipment, entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in international service;

c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies will be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The regular airbone equipment as well as the supplies and provision retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may

may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are a re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs authorities.

ARTICLE VII

Passengers, baggage and cargo in transit across the territory of one of the Contracting Parties and which do not leave the zone of the airport reserved for them shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs tariffs and other similar taxes.

ARTICLE VIII

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to and the departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be al applied to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relationg to the entry into force, stay in or departure from its own territory of passengers, ce crew, cargo or mail, such as regulations relating to entry, departure, immigration and emigration, customs and quarentine shall be applied to passengers, crew, cargo and mail of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while being within the said territory.

3. When applying the laws and regulations mentioned in this article both Contracting Parties undertake not to give their own airline engaged in similar international air services any preferential treatment in comparison with the airline designated by the other Contracting Party.

Party.

4. For the use of airports and other facilities offered by one Contracting Party, the airline designated by the other Contracting Party shall not pay charges higher than those that are paid by national airlines engaged in similar international services.

5. The airline designated by one of the Contracting Parties shall have the right to maintain representatives in the territory of the other Contracting Party. These representatives may include commercial, operational and technical personnel.

ARTICLE IX

1. The crew of aircraft used on the agreed services shall consist of nationals of the Contracting Party which has designated the carrier.

2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued of rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other c Contracting Party.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by another State.

ARTICLE X

1 The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs mentioned in paragraph 1 of the present article shall, if possible, be reached by joint agreement between the airlines designated by the two Contracting Parties and

and after consultation with other airlines which serve the whole or part of the same route. The designated airline shall, as far as possible, in such agreement. observe the rate-fixing procedures established by the international body which is formulating proposals on this subject.

3. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty days before the proposed date d for their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated carriers cannot reach an agreement or if the tariffs should not be approved by the aeronautical authorities of one of the two Contracting Parties shall try to determine a tariff by agreement between themselves.

5. If an agreement cannot be reached the difference of opinion shall be submitted for arbitration according to article XIV below.

6. The tariffs. establised shall remain in force until new tariffs have been fixed in accordance with the provisions of the present article or of the article XIV of this Agreement, however, not for more than twelve months from the date on which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties refused the approval.

ARTICLE XI

The designated airline of either Contracting Party shall suppliy to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodical statics or other similar information regarding the traffic on the agreed services.

ARTICLE XII

1. Either Contracting Party or its aeronautical

aeronautical authorities may at any time request that consultation be held with the other Contracting Party or with its aeronautical authorities.

2. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date oft the receipt of the request.

ARTICLE XIII

1. Any modification of this agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements have been complied with.

2. Modifications of the annex of this agreement may be agreed upon by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE XIV

Disputes between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement or its annex, which cannot be settled by means of consultation or diplomatic negotiations, will be submitted to judicial arbitration in accordance with the procedures laid down in article 85 of the Convention.

ARTICLE XV

The present Agreement and possible amendments shall be registred with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XVI

This agreement and its annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE XVII

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The termination shall come into force six months after the traffic period as defined in the annex during which the notice has been made, unless by mutual agreement this notice has been withdrawn within the above-mentioned period.

3. In the absence of aknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XVIII

This Agreement will be applied provisionally by the Brazilian and Norwegian authorities in their respective areas of competence from the date of its signing and will enter into force when the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements have been complied with.

ARTICLE XIX

This agreement supersedes any privileges, permissions or concessions that may exist at the time of the signing and granted for any reason by either of the Contracting Parties, in favour of the airline of the other Contracting Party.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments, have signed this agreement.

agreement.

DONE IN the city of Rio de Janeiro, on 18 March 1969 in duplicate in the Portuguese and English languages. In case of dispute the English language should prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

José de Magalhães Pinto

Márcio de Souza Mello

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY

Sven Brun Ebbel

A N N E X

A

Route Schedules

I

Routes on which air services may be operated by the carrier designated by Norway:

1. Points in Scandinavia - Prague and/or Vienna - Zurich or Geneva - Lisbon - two ponts in Africa (North-West and/or West Africa) - Brasilia and/or Rio de Janeiro and/or São Paulo, in both directions;

2. Points in Scandinavia - Prague and/or Vienna - Zurich or Geneva - Lisbon - two points in Africa (North-West and/or West Africa) - Brasilia and/or Rio de Janeiro and/or São Paulo - Montevideo - Buenos Aires - Santiago do Chile, in both directions.

   Note: The carrier may on each of the specified routes serve only two points in Brazil.

II

Routes on which air services may be operated by the carrier designated by Brazil:

1. Points in Brazil - two points in Europe - Copenhaguen and/or Stockholm and/or Oslo, in

in both directions.

2. Points in Brazil - two points in Europe - Copenhagen and/or Stockholm and/or Oslo, to points beyond in both directions.

B

1. Schedules covering the air transportation and indicating type, model and maximum number of seats in aircraft used as well as the number of frequencies and landing points shall be submitted by the designated carrier of es each Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty days before the envisaged entering into force. Such schedules shall be approved within this same time limit unless they involve alterations of landing points or of capacity inconsistent with the provisions agreed upon between the Contracting Parties.
2. The following alterations of landing points which have been approved by the competent authorities shall, when requested by the carrier, not be considered as modifications of the route schedule:
   a) inclusion or omission of landing points in the territory of the Contracting Party which has designated the carrier
   b) omission of landing points in the territory of the other Contracting Party
   c) omission of landing points in the ter-

territory of third countries.

These modifications, which are not subject to previous approval by the Contracting Parties, can be filed directly by the carrier with the aeronautical authorities of the other Con - tracting Party.

3. A modification of the routes by inclusion of a landing point not forseen in the route schedules and situated outside the territory of the Contracting Party which has designated the carrier is subject to approval by the competent authorities by diplomatic channels.

4. The traffic period shall correspond to the period established by IATA.