CÓPIA

Arquivo no Bolso
Cabe
6 I 77

CÓPIA DA SEÇÃO Em 05 de Janeiro de 1977.

DTC/DAI/DE-I/ 02 /680.4(B46)(F27)

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar recebimento da nota nº181/1/22, do dia 5 de janeiro de 1977 , referente às negociações sobre transporte aéreo entre autoridades aeronáuticas do Brasil e da Grã-Bretanha, a respeito do Acordo assinado pelos dois países em 31 de outubro de 1946, emendado por troca de notas de 27 de junho de 1952.

2. Tendo em vista os resultados das negociações acima mencionadas e o disposto no Artigo VII do Acor do Brasil-Grã-Bretanha, Vossa Excelência propôs o seguinte:

a) a substituição do Anexo ao Acordo e dos Quadros de Rotas I e II na forma disposta em anexo à presente nota;

b) a eliminação do Protocolo de Assinaturas anexo ao Acordo;

c) tornar sem efeito a troca de notas de 27 de junho de 1952.

A Sua Excelência o Senhor
Derek S. L. Dodson,
Embaixador do Reino Unido da Grã-Bretanha e
Irlanda do Norte.

Anexos: 2
MGNC/mas

Mod. 104.3209

CÓPIA

MRE/DTC/DAI/DE-I/ 02 /680.4(B45)(F27)/1977/2.

3. A esse respeito, informo Vossa Excelência de que o Governo brasileiro está de pleno acordo com as alterações acima mencionadas e que a nota de Vossa Excelência e a presente nota de resposta, constituem um Acordo entre as Partes, a entrar em vigor a partir desta data.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e distinta consideração.

a) Antonio F. Azeredo da Silveira

Mod. 104.3209

CÓPIA

ANEXO AO ACORDO SOBRE

TRANSPORTE AÉREO

I

O Governo da República Federativa do Brasil concede ao Governo do Reino Unido o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas designadas pelo Governo do Reino Unido, serviços aéreos na rota especificada na Parte I do Quadro de Rotas anexo.

II

O Governo do Reino Unido concede ao Governo da República Federativa do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas designadas pelo Governo da República Federativa do Brasil, serviços aéreos na rota especificada na Parte II do Quadro de Rotas anexo.

III

A empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, segundo as condições do Acordo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Par

CÓPIA

Parte Contratante do direito de trânsito e de escalas para fins não comerciais em todos os aeroportos designados para o tráfego internacional, bem como do direito de desembarcar e embarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal nos pontos enumerados na Parte aplicável do Quadro de Rotas anexo.

IV

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

b) As empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes deverão gozar de oportunidade justa e equitativa na exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo;

c) As empresas aéreas designadas das Partes Contratantes deverão tomar em consideração os seus interesses mútuos, a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços, quando explorarem simultaneamente trechos comuns de uma rota;

d) Os serviços explorados por uma empresa aérea designada segundo os termos do Acordo e este Anexo, terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfego entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego;

CÓPIA

e) O direito de uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante de embarcar e desembarcar, em pontos no território da outra Parte Contratante, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países, em um ponto ou pontos especificados na Parte aplicável do Quadro de Rotas anexo, será exercido de conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos 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 - às exigências de uma exploração econômica dos serviços considerados; e

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

V

As Autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas a fim de determinar se os princípios enunciados em IV, supra, estão sendo observados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, e, em particular, para evitar que uma proporção injusta de tráfego seja desviada de qualquer das empresas designadas.

CÓPIA

VI

a) As Autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes fornecerão às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, periodicamente ou a qualquer tempo, os dados estatísticos que sejam razoavelmente solicitados, para a verificação da capacidade oferecida pela empresa ou empresas aéreas designadas da outra Parte Contratante, nos serviços convencionados. Esses dados deverão conter todas as informações necessárias para se determinar o volume de tráfego, bem como os pontos de embarque e desembarque de tal tráfego.

b) Em aditamento ao parágrafo "a" acima, a empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, deverá, se solicitado pelas Autoridades aeronáuticas da outra Parte, fornecer estatísticas relativas ao transporte de passageiros e carga de quinta liberdade primária.

VII

Na operação de um serviço acordado em qualquer rota especificada, uma empresa aérea de uma das Partes Contratantes poderá substituir uma aeronave por outra (mudança de bitola) em um ponto do território da outra Parte Contratante somente nas seguintes condições:

1 - que a substituição se justifique por motivos de economia de operação;

CÓPIA

2 - que a aeronave utilizada no trecho da rota mais distante do ponto terminal no território da primeira Parte Contratante, não tenha capacidade maior do que a usada no trecho mais próximo daquele ponto;

3 - que a aeronave utilizada no trecho mais distante, operará apenas em ligação e como extensão do serviço executado pela aeronave usada no trecho mais próximo, e os horários devem assim estabelecer; a primeira aeronave deverá chegar ao ponto de mudança de bitola com o propósito de transportar tráfego transferido de, ou a ser transferido para, a aeronave usada no trecho mais próximo; e que sua capacidade seja determinada principalmente em função desse objetivo;

4 - que haja um volume adequado de tráfego em trânsito;

5 - que a empresa aérea não se apresente ao público, por meio de anúncios ou de qualquer outra maneira, como fornecedora de um serviço que tem origem no ponto onde é feita a mudança de bitola;

CÓPIA

8 - que todas as providências que se tomem com relação à mudança de bitola obedeçam às condições da Seção IV deste anexo;

7 - que em ligação com qualquer vôo para o território onde é feita a mudança de bitola, somente um vôo poderá ser realizado para fora desse território; e

6 - que a aeronave utilizada no trecho mais distante deverá prosseguir para um território que não o de qualquer das Partes Contratantes.

VIII

a) Nos parágrafos que se seguem, o termo "tarifa" significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros e carga, e as condições sob as quais se aplicam esses preços, inclusive preços e condições por serviços de agenciamento e outros auxiliares, mas excluindo a remuneração e condições pelo transporte de mala postal.

b) As tarifas a serem cobradas pelas empresas aéreas designadas de uma das Partes Contratantes para ou do território da outra Parte Contratante, serão estabelecidas a níveis razoáveis tomando-se na devida conta todos os fatores relevantes, inclusive custo de operação, lucros razoáveis e as tarifas de outras empresas aéreas.

CÓPIA

c) As tarifas referidas no parágrafo (b) desta Seção, serão estabelecidas, se possível, com a concordância das empresas aéreas designadas por ambas as Partes Contratantes, após serem consultadas outras empresas aéreas que operam em toda a rota ou em parte dela, e, sempre que possível, chegar-se-á a tal acordo pelo uso do mecanismo da Associação Internacional de Transporte Aéreo - IATA - para o estabelecimento de tarifas;

d) As tarifas assim acordadas deverão ser submetidas à aprovação das Autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos sessenta (60) dias antes da data proposta para sua introdução. Em casos especiais esse prazo poderá ser reduzido, sujeito a acordo das referidas Autoridades;

e) Essa aprovação poderá ser dada expressamente; se nenhuma das Autoridades aeronáuticas comunicar sua desaprovação dentro do prazo de trinta (30) dias a partir da data da sua apresentação, de acordo com o parágrafo (d) desta Seção, considerar-se-á que essas tarifas foram aprovadas. No caso do período de apresentação vier a ser reduzido, conforme estipulado no parágrafo (d), as Autoridades aeronáuticas poderão concordar também em que seja reduzido para menos de trinta (30) dias o prazo para notificação da desaprovação;

f) Se não for possível chegar a acordo sobre uma tarifa de conformidade com o parágrafo (c) desta Seção ou se as Autoridades aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre qualquer tarifa que lhes for submetida nos termos do parágrafo (d) desta Seção, a divergência será resolvida de conformidade com as disposições do Artigo VIII do Acordo sobre Transporte Aéreo,de 31 de outubro de 1946;

CÓPIA

g) Tendo presente o parágrafo (h) desta Seção, uma tarifa estabelecida de conformidade com o previsto nesta Seção, ficará em vigor até que uma outra venha a ser estabelecida;

h) Em virtude do parágrafo (g) desta Seção, uma tarifa poderá ser prorrogada:

1 - quando tiver prazo de validade, até doze (12) meses após a data prevista para o seu término;

2 - quando não tiver prazo de validade até doze (12) meses após a data em que a empresa ou as empresas aéreas designadas de uma das Partes Contratantes, ou de ambas, proponham por escrito uma nova tarifa às Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

i) A empresa ou empresas designadas por uma das Partes Contratantes não concederão, por si ou através de qualquer intermediário, direta ou indiretamente, descontos ou quaisquer reduções de tarifas em vigor, a não ser aquelas aprovadas por ambas as Partes Contratantes.

IX

Os horários propostos deverão ser submetidos pelas empresas designadas de cada Parte Contratante às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, para aprovação, pelo menos quarenta e cinco (45) dias antes da data em que deverão começar a vigorar. Tais horários deverão indicar o tipo, modelo e configuração das aeronaves utilizadas, bem como a frequência dos serviços e as escalas.

CÓPIA

X

Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante o direito às duas empresas designadas de transferirem o excedente entre as receitas e as despesas de acordo com as formalidades cambiais em vigor no território de cada Parte Contratante, que concederá as necessárias facilidades para tal. Essas transferências deverão ser efetuadas às taxas em vigor no mercado de câmbio aplicáveis aos pagamentos da espécie.

XI

Uma empresa designada por uma das Partes Contratantes terá o direito, obedecendo às leis e regulamentos da outra Parte Contratante, a trazer e manter no território da outra Parte Contratante os seus próprios representantes e o respectivo pessoal técnico e comercial de acordo com as necessidades dos serviços aéreos.

CÓPIA

QUADRO DE ROTAS DO ANEXO

AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO

PARTE I - ROTA DO REINO UNIDO

Pontos no Reino Unido - Madri - Lisboa - Casablanca - Las Palmas - Dacar - Freetown - Monrovia - Lagos - Recife - Rio de Janeiro - São Paulo - Assunção - Montevidéu - Buenos Aires - Santiago do Chile.

PARTE II - ROTA DO BRASIL

Pontos no Brasil, via África Ocidental e/ou pontos intermediários e Europa para Londres e/ou Manchester e daí para Amsterdam e/ou Países Escandinavos.

Notas: a. As rotas acima poderão ser operadas em ambas as direções.

b. Uma empresa aérea designada pode em um ou em todos os vôos, operar as escalas na ordem desejada.

c. Uma empresa aérea designada pode em um ou em todos os vôos omitir escalas em qualquer dos pontos de sua Rota acima mencionada, contanto que os serviços comecem ou terminem num ponto no território da Parte Contratante da empresa designada.

BRITISH EMBASSY
BRASILIA

181/1/22

January 1977

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
DIVISÃO DE ATOS INTERNACIONAIS

His Excellency
Ambassador Antonio F Azeredo da Silveira
Ministry of External Relations
Brasilia DF

Your Excellency,

I have the honour to refer to recent negotiations between the competent authorities of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Federative Republic of Brazil on the subject of the Agreement concerning Air Transport between our Governments, signed at Rio de Janeiro on 31 October, 1946, as amended by the Exchange of Notes of 27 June 1952 [hereinafter referred to as "the Agreement"].

As a result of these negotiations, and in accordance with Article VII of the Agreement, I now have the honour to propose:

a. that the Annex and Schedules I and II to the Agreement be replaced by the Annex and Schedule attached to this Note;

b. that the Protocol of Signature annexed to the Agreement be terminated;

c. that the Exchange of Notes of 27 June 1952 be terminated.

If the foregoing proposals are acceptable to the Government of the Federative Republic of Brazil, I have the honour to propose that the present Note and its enclosures, together with Your Excellency's reply in that sense, shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your reply.

/I

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Derek Dodson

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT

I

The Government of the Federative Republic of Brazil grants to the Government of the United Kingdom the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the Government of the United Kingdom on the route specified in Part I of the Route Schedule attached.

II

The Government of the United Kingdom grants to the Government of the Federative Republic of Brazil the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the Government of the Federative Republic of Brazil on the route specified in Part II of the Route Schedule attached.

III

The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in the Agreement and this Annex shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit, of stops for non-traffic purposes at all airports designated for international traffic as well as rights of commercial entry and departure for international traffic in passengers, freight and mail at the points enumerated in the applicable part of the Route Schedule attached.

IV

a) The air transport capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall bear a close relationship to traffic requirements.

b) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate on the routes specified in the attached Route Schedule.

c) When the designated airlines of the Contracting Parties both operate on a section of a trunk route they shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

d) The services provided by a designated airline under the Agreement and this Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country by which such airline has been designated and the country of ultimate destination of the traffic.

e) The right of a designated airline of one Contracting Party to embark and disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries, at a point or points specified in the applicable part of the Route Schedule attached, shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity shall be related:

1 - to the traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

2 - to the requirements of through airline operation, and

3 - to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

V

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together, at the request of either of them, to determine whether the principles set forth above are being complied with by the airlines designated by the Contracting Parties and in particular to prevent an unfair proportion of traffic being diverted from any designated airline.

VI

a) The aeronautical authorities of either of the Contracting Parties shall, at the request of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, periodically or at any time, supply the statistics that may be reasonably requested, for the purpose of reviewing the capacity provided by the airline or airlines designated by the other Contracting Party on the agreed services. These statistics shall contain all the information necessary to determine the volume of traffic as well as the embarkation and disembarkation points of such traffic.

b) In addition to the provisions of paragraph (a) above the airline or airlines designated by either Contracting Party shall, if required by either of the aeronautical authorities, provide statistics relating to the carriage of fifth freedom passengers or cargo.

VII

In operating any agreed service on any specified route a designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another (change of gauge) at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions only:

1 - that it is justified by reason of economy of operation,

2 - that the aircraft used on the section of the route more distant from the terminal in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section,

3 - that the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change of gauge for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section, and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose.

4 - that there is an adequate volume of through traffic,

5 - that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at a point where the change of aircraft is made,

6 - that the provisions of Section IV of this Annex shall govern all arrangements made with regard to change of gauge,

7 - that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of gauge is made, only one flight may be made out of that territory, and,

8 - that the aircraft used on the more distant section must proceed on that service into territory other than that of either Contracting Party.

VIII

a) For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

b) The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

c) The tariffs referred to in paragraph (b) of this Section shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

d) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

e) This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph (d) of this section, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (d), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

f) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (c) of this Section or if the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (d) of this Section, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article VIII of the Air Transport Agreement of 31 October 1946.

g) Subject to paragraph (h) of this Section, a tariff established in accordance with the provision of this Section shall remain in force until a new tariff has been established.

h) A tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (g) of this Section:

(1) - Where a tariff has a terminal date, for more than twelve months after that date.

(2) - Where a tariff has no terminal date, for more than twelve months after the date on which the designated airline or airlines of one Contracting Party, or both, propose in writing a new tariff to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

i) The airlines designated by one Contracting Party shall not, themselves or through any intermediary, directly or indirectly, grant discounts or any reductions of tariffs in effect, except those provided for in the tariffs approved by both the Contracting Parties.

IX

Proposed operating schedules shall be submitted by the designated airlines of each Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, for their approval, at least forty-five (45) days before the date on which they are due to become effective. Such operating schedules shall indicate the type, model and configuration of the aircraft employed as well as the frequency of services and route points.

X

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right of their designated airlines to transfer the excess of their receipts over expenditure in accordance with the exchange formalities in force in the territory of each Contracting Party, which will concede the necessary facilities for this. These transfers shall be made at the market exchange rates currently prevailing that are applicable to these kinds of payments.

XI

An airline designated by one Contracting Party shall have the right, while obeying the laws and regulations of the other Contracting Party, to bring out and maintain in the territory of the other Party its own representatives and respective technical and commercial staff as are required for the provision of air services.

SCHEDULE TO THE ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT

PART I - THE UNITED KINGDOM ROUTE

Points in the UK-Madrid-Lisbon-Casablanca-Las Palmas-Dakar-Freetown-Monrovia-Lagos-Recife-Rio de Janeiro-Sao Paulo-Asuncion-Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile.

PART II - THE BRAZILIAN ROUTE

Points in Brazil, via Western Africa and/or intermediate points and Europe to London and/or Manchester and from there on to Amsterdam and/or Scandinavian countries.

Notes:

a. The above routes may be operated in either direction.

b. Any designated airline may on any or all flights call at places in any order.

c. Any designated airline may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points provided that services begin or end at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.