PUBLICADO NO D.O. DE 17.01.77 (pags.568/9)

DEPARTAMENTO CONSULAR E JURÍDICO

Divisão de Atos Internacionais

BRASIL - REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE

Troca de notas anulando a validade de documentos relacionados com o acordo sobre transportes aéreos de 31.10.46.

A 5 de janeiro de 1977, em Brasília, foi realizada uma troca de notas, entre os Senhores Antonio F. Azeredo da Silveira, Ministro de Estado das Relações Exteriores da Republica Federativa do Brasil, e Derek Dodson, Embaixador do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, anulando a validade de documentos relacionados com o Acordo sobre Transportes Aéreos Brasil-Grã Bretanha e Irlanda do Norte, concluido em 31 de outubro de 1946.

A nota brasileira é do seguinte teor:

Em 5 de janeiro de 1977.

DTC/DAI/DE-I/ 01/680.4 (B46) (F 77).

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar recebimento da nota numero 181/1-23, de 5 de janeiro de 1977, referente as negociações sobre transporte aereo entre autoridades aeronauticas dos dois paises, das quais resultou a assinatura da Ata Final de 5 de dezembro de 1975.

2. De acordo com o paragrafo 5.º da referida Ata Final, Vossa Excelência propõe tornar insubsistentes os seguintes documentos:

i) O Anexo ao Acordo sobre Transporte Aereo de 1946;

ii) Os Quadros de Rotas I e II do Acordo sobre Transporte Aéreo de 1946;

iii) O Protocolo de Assinaturas do Acordo sobre Transporte Aéreo de 1946;

iv) A Troca de Notas assinada em junho de 1952 no Rio de Janeiro;

v) O Sumário de Debates e Conclusões da Reunião de Consulta realizada em Londres, em junho de 1960;

vi) A Ata Final e o Sumário das Conclusões da Reunião de Consulta realizada no Rio de Janeiro, em junho de 1961;

vii) A Ata Final das conversações realizada no Rio de Janeiro, em março de 1964;

viii) A Ata Final das Conversações realizadas no Rio de Janeiro, em abril de 1970;

ix) A Ata Final da Reunião de Consulta realizada no Rio de Janeiro, em junho de 1973, conforme emendada pela Troca de Notas de novembro de 1974.

3. A esse respeito, informo a Vossa Excelência de que o Governo brasileiro está de pleno acordo com as propostas acima e que a nota de Vossa Excelência e a presente nota de resposta constituem registro do Entendimento entre as Partes sobre a matéria 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.

BRASIL - REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE

Troca de Notas substituindo o Anexo e os Quadros de Rotas I e II do Acordo sobre Transportes Aéreos de 31-10-46, anulando o seu Protocolo de Assinaturas e a troca de Notas de 27-6-52.

A 5 de janeiro de 1977, em Brasília, foi realizada uma troca de notas, entre os Senhores Antonio F. Azeredo da Silveira, Ministro de Estado das Relações Exteriores da República Federativa do Brasil, e Derek Dodson, Embaixador do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, substituindo o Anexo e os Quadros de Rotas I e II do Acordo sobre Transportes Aéreos Brasil - Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, de 31-10-46, anulando o seu Protocolo de Assinaturas e a troca de notas de 27-6-52.

A nota brasileira é do seguinte teor:

Em 5 de janeiro de 1977.

DTC/DAI/DE-I /680.4 (B46) (P 27)

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar recebimento da nota n.º 181/1/22, 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 paises 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 Acordo 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.

3. A esse respeito, informa a 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.

ANEXO AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO

I

O Governo da República Federativa do Brasil concede ao Governo do Rei-

no 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 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;

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.

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 uma ponto do território da outra Parte Contratante somente nas seguintes condições:

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

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;

6 — 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

8 — 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.

c) As tarifas referidas no parágrafo (b) desta Seção, serão estabelecidas, se possível, com a concordancia 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;

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 qualsquer 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 freqüência dos serviços e as escalas.

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.

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.

Nota

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.