DECRETO Nº 51.605, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1962.

Promulga o Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e o Japão, assinado no Rio de Janeiro, a 14 de dezembro de 1956.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Havendo o Congresso nacional aprovado, pelo Decreto Legislativo nº 2, de 5 de junho de 1962, o Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre o Brasil e o Japão, assinado no Rio de Janeiro, a 14 de dezembro de 1956; e havendo sido trocados em Tóquio, a 19 de outubro de 1962, os respectivos instrumentos de ratificação:

Decreta que o referido Acôrdo, apenso por cópia ao presente Decreto, seja executado e cumprido tão inteiramente como nêle se contém.

Brasília, 28 de novembro de 1962; 141º da Independência e 74º da República.

JOÃO GOULART

Hermes Lima

ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E O JAPÃO

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno do Japão, considerando:

Que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial têm importância cada vez maior;

Que êsse meio de transporte, por suas características essenciais, permitindo comunicações rápidas, proporciona o melhor meio de unir os países;

Que é conveniente organizar, de forma segura e metódica, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo para os interêsses nacionais e regionais, em face do desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

Que é necessário concluir um Acôrdo que assegure comunicações aéreas regulares entre os dois países; e

Sendo partes da convenção soôre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura, em Chicago aos sete dias de dezembro de 1944.

Nomearam, para êsse fim, os seguintes plenipotenciários:

Os Estados Unidos do Brasil,

Sua Excelência o Senhor José Carlos de Macedo Soares, Ministro de Estado das Relações Exteriores e

Sua Excelência o Senhor Henrique Fleiuss, Ministro de Estado da Aeronáutica;

O Japão:

Sua Excelência o Senhor Yoshiro Ando, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Japão nos Estados Unidos do Brasil,

Os quais depois de haverem comunicado seus plenos podêres, achados em boa e devida forma convierem no seguinte:

ARTIGO 1º

Para os fins do presente Acôrdo, a não ser que o contexto exija outra solução:

a) a expressão “Autoridades Aeronáutica” significa, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministério da Aeronáutica e qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções atualmente exercidas pelo dito Ministro da Aeronáutica ou funções similares, e, no caso do Japão, o Ministério dos Transportes e qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções atualmente exercidas pelo dito Ministério ou funções similares.

b) O têrmo “emprêsa aérea designada” significa uma emprêsa aérea que uma das Partes Contratantes houver designado, por notificação escrita à outra Parte Contratante, para a operação de serviços aéreos nas rotas especificadas nessa notificação, e que tiver a devida permissão de operação da outra Parte Contratante, de acôrdo com as disposições do artigo 3º do presente Acôrdo.

ARTIGO 2º

As Partes Contratantes concede-se mùtuamente os direitos especificados no Anexo ao Presente Acôrdo, a fim de que sejam fixados os serviços aéreos regulares nêle descritos (doravante chamados “serviços convencionados”).

ARTIGO 3º

1. Cada um dos serviços convencionados pode ser inaugurado imediatamente ou em data posterior, mediante opção da Parte Contratante à qual houverem sido concedidos os direitos, mas não antes:

a) Que a Parte Contratante à qual houverem sido concedidos os direitos tenha designado uma emprêsa ou emprêsas aéreas para a rota ou rotas especificadas;

b) Que a Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a devida permissão de operação à emprêsa ou emprêsas aéreas em questão (o que fará sem demora, observadas as prescrições do parágrafo 2º dêste artigo e do artigo 7º).

2. De tôdas as emprêsas aéreas designadas se poderá exigir que provem às Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos que estão habilitadas a preencher as condições prescritas pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas Autoridades à operação de emprêsas aéreas comerciais empenhadas no tráfego internacional.

ARTIGO 4º

A fim de prevenir prática discriminatórias e assegurar igualdade de tratamento:

1. As taxas de qualquer das Partes Contratantes impuser ou permitir que sejam impostas à emprêsa ou emprêsas aéreas designadas da outra Parte Contratante para a utilização dos aeroportos e de outras instalações, não serão maiores do que as que seriam pagas para a utilização dêsses aeroportos e instalações pelas suas aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Combustíveis, óleos Lubrificantes e partes sobressalentes introduzidas no território da Parte Contratante, ou postos a bordo de uma aeronave no seu território, por outra Parte Contratante, quer por sua própria conta, quer pelas emprêsas aéreas por ela designadas sòmente para uso de aeronaves de emprêsas aéreas da outra Parte Contratante, gozarão, com respeito a Direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outras cobradas pela primeira Parte Contratante, de tratamento não menos favorável do que o concedido às emprêsas aéreas nacionais emprenhadas em serviços de transportes aéreo internacional ou às emprêsas aéreas da nação mais favorecida.

3. As aeronaves de uma Parte Contratante utilizadas nos serviços convencionados os suprimentos de combustível, óleos lubrificantes, partes sobressalentes, equipamento regular e provisões retidos a bordo de tais aeronaves ficarão isentos, no territórios da outra Parte Contratante, de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes, ainda que êsses suprimentos sejam utilizados por essas aeronaves em vôos dentro dêsse território.

ARTIGO 5º

Certificados de navegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou validados por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de operar os serviços convencionados. Cada Parte Contratante, porém reserva-se o direito de recusar reconhecer, para fins de sobrevôo do seu território, certificados de competência e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

ARTIGO 6º

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativas à entrada ou à partida de seu próprio território, de aeronaves utilizadas em navegação aérea internacional ou à operação e navegação dessas aeronaves enquanto estiverem dentro do seu território, aplicar-se-ão às aeronaves da emprêsa ou emprêsas aéreas designadas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou à partida de seu próprio território, de passageiros, tripulantes ou carga de aeronaves (tais como regulamentos relativos à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena), serão aplicáveis aos passageiros, tripulantes e carga de aeronaves da emprêsa ou emprêsas aéreas designadas da outra Parte Contratante, enquanto estiverem no território da primeira Parte Contratante.

ARTIGO 7º

Cada Parte Contratante se reserva o direito de negar, retirar ou revogar o exercício dos direitos especificados no Anexo ao presente Acôrdo por uma emprêsa aérea designada pela outra Parte Contratante, em qualquer caso em que não esteja convencida de que estão entregues a nacionais da outra Parte Contratante uma parte substancial e o contrôle efetivo dessa emprêsa aérea, ou no caso de essa emprêsa aérea deixar de concordar com as leis e regulamentos referidos no artigo 6º do presente Acôrdo, ou de cumprir de outro modo as condições nas quais os direitos são concedidos, conforme o presente Acôrdo e seu Anexo; ou quando a aeronave em operação não fôr pilotada por nacionais da outra Parte Contratante, exceto nos casos em que as tripulações aéreas estiverem sendo treinadas.

Antes do exercício dos direitos acima especificados, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar consulta entre as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta realizar-se dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data da solicitação.

ARTIGO 8º

Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente modificar os têrmos do Anexo, pode, a qualquer tempo, solicitar consulta com a outra Parte Contratante para êsse fim. Essa consulta será iniciada entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes dentro de um período de sessenta (60) dias a partir da data da solicitação. Quando se chegar a acôrdo sobre uma modificação do Anexo, essa modificação entrará em vigor depois de haver sido confirmada por troca de notas pela via diplomática.

ARTIGO 9º

1. Se surgir qualquer disputa entre as Partes Contratantes relativa a interpretação ou aplicação do presente Acôrdo, as Partes Contratantes primeiramente se esforçarão para resolvê-las por negociação múltipla.

2. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução por negociação,

a) podem convir em submeter a disputa, para que seja emitido um parecer consultivo, a um tribunal arbitral nomeado por acôrdo entre elas ou a alguma outra pessoa ou órgão: ou

b) se não concordarem com isso ou se, tendo concordado em submeter a disputa a um tribunal arbitral, não puderem chegar a acôrdo quanto a sua composição, qualquer Parte Contratante poderá submeter a disputa ao Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional para que seja emitido um parecer consultivo;

c) as Partes Contratantes farão todos os esforços possíveis, conforme os meios de que dispuserem, para proceder de acôrdo com a opinião expressa em qualquer parecer dessa natureza.

ARTIGO 10

Qualquer das Parte Contratantes pode, a qualquer tempo, noticiar à outra sua intenção de terminar o presente Acôrdo. Essa notificação será feita simultâneamente e a Organização de Aviação Civil Internacional. Se essa notificação fôr feita, o presente Acôrdo terminará nove (9) meses após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que a notificação do término seja retirada por acôrdo entre as duas Partes Contratantes antes de expirar êsse período. Caso o recebimento não seja acusado pela Outra Parte Contratante, a notificação será considerada recebida quatorze (14) dias após o recebimento da notificação pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 11

Se entrar em vigor uma convenção de transportes aéreos multilateral geral aceita por ambas as Parte Contratantes, o presente Acôrdo será emendado de modo a ajustar-se as disposições dessa Convenção.

ARTIGO 12

O presente acôrdo e as notas trocadas nos têrmos do artigo 8º serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 13

O presente Acôrdo será ratificado de conformidade com os requisitos constitucionais de cada Parte Contratante e entrará em vigor na data da troca dos instrumentos de ratificação, o que se dará em Tóquio, logo que possível.

ARTIGO 14

O presente Acôrdo é feito nos idiomas português, japonês e inglês. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

Em testemunho do que, os respectivos Plenipotenciários assinaram o presente Acôrdo e nêle apuseram os seus selos.

Feito em duplicata, na cidade do Rio de Janeiro, aos 14 do mês de dezembro de 1956.

Pelos Estados Unidos do Brasil:

José Carlos de Macedo Soares

Henrique Fleiuss

Pelo Japão:

Yoshiro Ando

I

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil concede ao Govêrno do Japão o direito de operar serviços aéreos internacionais e por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas designadas pelo Govêrno do Japão nas rotas especificadas no Quadro I, anexo.

II

O Govêrno do Japão, concede ao Govêrno dos Estados Unidos do Brasil o direito de operar serviços aéreos internacionais por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas designadas pelo Govêrno dos Estados Unidos do Brasil nas rotas especificadas no Quadro II, anexo.

III

A emprêsa aérea designada por cada uma das Partes Contratantes de Conformidade com as condições previstas do Acôrdo e no presente Anexo gozará, no território da outra Parte Contratante, de direitos de trânsito, de escalas para fins não comerciais em todos os aeroportos designados para o comércio internacional de recebimento e de descarga de passageiros, carga e correspondência, nos pontos enumerados nos Quadros anexos.

IV

a) A capacidade de transporte aéreo oferecida pelas emprêsas de navegação aérea oferecida pelas emprêsas de navegação aérea designadas de ambas as Partes Contratantes observará estritamente os requisitos comerciais;

b) Haverá oportunidades justas e iguais para as emprêsas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes operarem nas rotas especificadas nos Quadros;

c) Quando as emprêsas aéreas designadas das Partes Contratantes operarem um trecho comum de uma rota, levarão em consideração seus interêsses recíprocos, de modo a não afetarem indevidamente os respectivos serviços;

d) Os serviços oferecidos por uma emprêsa aérea de conformidade com o Acôrdo e o presente Anexo, terão como primeiro objetivo o fornecimento de capacidade adequada às exigências do comércio entre o país pelo qual essa emprêsa aérea tiver sido designada e o país de destino final dos objetos do comércio;

e) O direito de uma emprêsa aérea designada de uma Parte Contratante, de embarcar e desembarcar mercadorias de comércio internacional destinadas a outros países ou dêles provenientes, em um ponto ou pontos especificados nos Quadros, será aplicado de conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento organizado subscritos por ambas as Partes Contratantes, e ficarão sujeitos ao princípio geral de que a capacidade será relacionada:

1) às exigências do comércio entre o país de origem e os países de destino;

2) às exigências da exploração de linhas aéreas diretas, e

3) às exigências do comércio da área pela qual passa a emprêsa aérea depois de levar em consideração os serviços locais e regionais.

V

As autoridade Aeronáuticas competentes das Partes Contratantes se consultarão, a pedido de qualquer uma delas, para determinar até que ponto estão sendo observados os princípios estabelecidos na Seção IV acima pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, a fim de impedir que uma proporção injusta de objetos de comércio seja desviada de qualquer emprêsa aérea designada por violação de qualquer dos princípios enunciados em outra passagem do Acôrdo ou do presente Anexo, contando que essa consulta não tenha o efeito de suspeitar qualquer ação que seja eventualmente tomada por qualquer das Partes Contratantes para êsse fim.

VI

As autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes fornecerão às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido desta, os dados estatísticos periódicos ou outros quaisquer, que sejam razoàvelmente solicitados para o fim de ser fiscalizada a capacidade oferecida nos serviços convencionados pelas emprêsas aéreas da primeira Parte Contratante. Êsses dados incluirão tôdas as informações necessárias para se verificar o volume do transporte de natureza comercial feito por essas emprêsas nos serviços convencionados.

VII

Se a emprêsa ou emprêsas aéreas designadas de uma Parte Contratante estiverem temporàriamente incapacitadas, por motivos dependentes da outra Parte Contratante, de valer-se das disposições do parágrafo *b* da Seção IV, as Partes Contratantes reverão a situação, com o objetivo de ajudar a referida emprêsa ou empresas aéreas a aproveitar plenamente a justa e igual oportunidade de participar dos serviços, da forma prevista naquele parágrafo.

VIII

a) As tarifas de qualquer serviço convencionado serão fixadas em níveis razoáveis, levando-se na devida conta todos os fatores relevantes, inclusive o custo da operação, lucro razoável, as características do serviço, tais como os padrões de velocidade e acomodação, e as tarifas de outras emprêsas aéreas, para qualquer Parte das rotas especificadas. Essas tarifas serão fixadas de acôrdo com as disposições desta Seção;

b) Sempre que possível, as emprêsas aéreas designadas interessadas chegarão a acôrdo sôbre as tarifas, por meio do mecanismo da fixação de taxas da Associação dos Transportes Aéreos Internacionais. Quando isso não fôr possível, as tarifas relativas a cada uma das rotas especificadas e seus trechos serão ajustadas entre as emprêsas aéreas designadas interessadas. Em qualquer caso, as tarifas assim ajustadas ficarão sujeitas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

c) A emprêsa ou emprêsas aéreas designadas de cada Parte Contratante registrarão junto às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, de acôrdo com os respectivos regulamentos ou diretrizes de tais Autoridades qualquer tarifa determinada nos têrmos do parágrafo *b* desta Seção que pretenda fixar, pelo menos trinta (30) dias antes

da data na qual pretenda que a tarifa entre em vigor, contanto que as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes variem, por acôrdo em casos determinados, o período de trinta (30) dias.

d) Se as emprêsas aéreas interessadas não puderem entrar em acôrdo sôbre as tarifas, ou se as Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes não aprovarem as tarifas a elas submetidas, de acôrdo com as disposições do parágrafo *b* desta Seção, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes se esforçarão por chegar a acôrdo a respetio das tarifas apropriadas.

e) Se não se puder chegar ao acôrdo previsto no parágrafo *d* desta Seção, a disputa será resolvida de conformidade com as disposições do artigo 9º do Acôrdo.

f) Nenhuma tarifa nova entrará em vigor se as Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratante não se satisfizerem com ela, exceto nos têrmos do subparágrafo *c* do parágrafo 2 do artigo 9º do Acôrdo. Prevalecerão as tarifas já em vigor enquanto não forem determinadas as tarifas de conformidade com o disposto nesta seção.

Mudanças por substituição ou acréscimo, feitas por qualquer das Partes Contratantes no pontos das rotas descritas nos Quadros, exceto mudanças nos pontos do território da outra Parte Contratante, não serão consideradas modificações do presente Anexo. As Autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes podem, portanto, proceder unilateralmente a essas mudanças, contanto que seja feita notificação de qualquer mudança, sem demora às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se, como resultado dessas mudanças, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante verificarem que, observado o princípio exposto na seção IV do presente Anexo, os interêsses das suas emprêsas aéreas ficam prejudicados por essas mudanças, na medida em que impliquem o transporte, pela emprêsa ou emprêsas aéreas da primeira Parte Contratante, entre os pontos do território da segunda Parte Contratante e o novo ponto do território de um terceiro país, as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes se consultarão com o fim de chegar a acôrdo satisfatório.

X

Enquanto o Acôrdo estiver em vigor, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes permutarão, prontamente, informações relativas às autorizações dadas às respectivas emprêsas aéreas designadas para operar nas rotas especificadas nos Quadros ou em qualquer parte delas. Tal permuta de informações incluirá, particularmente, cópias de autorizações concedidas juntamente com as modificações que sejam feitas periòdicamente.

Pelos Estados Unidos do Brasil:

José Carlos de Macedo Soares

Henrique Fleiuss

Pelo Japão:

Yoshiro Ando

QUADRO I

Rotas a serem operadas pela emprêsa ou Emprêsas Aéreas designadas do Japão:

I - Pontos no Japão - Pontos no Pacífico Norte - Pontos na Costa Ocidental do Canadá e ou na Costa Ocidental dos Estados Unidos da América - Cidade do México ou Havana - Panamá - Bogotá e ou Caracas - Manaus - Goiânia - Rio de Janeiro e ou São Paulo, em ambos os sentidos.

II - Pontos no Japão - Pontos no Pacífico Central - Pontos na Costa Ocidental dos Estados Unidos da América - Cidade do México ou Havana - Panamá - Bogotá e ou Caracas - Manaus - Goiânia - Rio de Janeiro e ou São Paulo, em ambos os sentidos.

Os serviços convencionados oferecidos pela Emprêsa ou Emprêsas Aéreas do Japão nessas rotas começarão em um ponto no Territóro do Japão, mas outros pontos em qualquer das rotas podem, à escolha da Emprêsa Aérea designada, ser omitidos em qualquer ou em todos os vôos.

Nota: Enquanto não ficar aparelhada, a rota Manaus - Goiânia - Rio de Janeiro será substituída, provisòriamente, pela seguinte rota: Belém - Barreiras - Rio de Janeiro.

QUADRO II

Rotas a serem operadas pela Emprêsa ou Emprêsas Aéreas designadas do Brasil:

I - Pontos nos Estados Unidos do Brasil - Caracas e ou Bogotá - Panamá - Havana ou Cidade do México - Pontos na Costa Ocidental dos Estados Unidos da América e ou na Costa Ocidental do Canadá - Pontos no Pacífico Norte - Tóqui e ou Osaca, em ambos os sentidos.

II - Pontos nos Estados Unidos do Brasil - Caracas e ou Bogotá - Panamá - Havana ou Cidade do México - Pontos na Costa Ocidental dos Estados Unidos da América - Pontos no Pacífico Central - Osaca e ou Tóquio, em ambos os sentidos.

Os serviços convencionados fornecidos pela Emprêsa ou Emprêsas Aéreas designadas dos Estados Unidos do Brasil nessas rotas começarão em um ponto no Território dos Estados Unidos do Brasil, mas outros pontos em qualquer das rotas podem, à escolha da Companhia de navegação aérea, ser omitidos em qualquer ou em todos os vôos.

Nota: O Aeropôrto de Osaca será usado quando estiver pronto para os Serviços Aéreos Internacionais.