Emb. Londres/197/688.(42)(60)/1947/anexo.

Brazil No. 2 (1946)

AGREEMENT

BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF BRAZIL

CONCERNING AIR TRANSPORT

RIO DE JANEIRO, 31ST OCTOBER, 1946

Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty

LONDON
HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
FOURPENCE NET

Cmd. 6962

Air Transport Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of the United States of Brazil

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United States of Brazil, considering:

that the ever-growing possibilities of commercial aviation are of increasing importance;

that this means of transportation because of its essential characteristics, permitting rapid connections, provides the best means for bringing nations together;

that it is desirable to organise in a safe and orderly form regular international air services, without prejudice to national and regional interests having in mind the development of international co-operation in the field of air transport;

that it is necessary to conclude an Agreement to secure regular air communications between the two countries;

have appointed for this purpose their Plenipotentiaries as follows:—

United Kingdom:

Sir Donald St. Clair Gainer, K.C.M.G., O.B.E., His Majesty's Ambassador to Brazil;
Wilfred Charles George Cribbett, Esq., C.M.G., Deputy Secretary of the Ministry of Civil Aviation:

United States of Brazil:

H.E. Samuel de Souza Leão Gracie, Acting Minister for Foreign Affairs;
H.E. Armando F. Trompowsky de Almeida, Minister of Aeronautics;

who, after having exchanged their full powers, found to be in good and due form, have agreed as follows:—

Article I

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex hereto, in order that there may be established the regular air services described therein (hereinafter referred to as "agreed services").

Article II

1. Each of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights have been granted, but not before:

(*a*) the Contracting Party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes;
(*b*) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (which, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of Article VI, it shall do without delay).

2. Every designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation of commercial airlines.

ARTICLE III

In order to prevent discriminatory practices and to ensure equality of treatment:—

1. The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Fuel, lubricating oils, and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party, or placed on board aircraft in its territory, by the other Contracting Party, either for its own account or for the airlines designated by it, solely for use by the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party, shall enjoy, with respect to customs duties, inspection fees and other charges imposed by the first Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in international air transport services or to the airlines of the most favoured nation.

3. Aircraft of the one Contracting Party operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees, and similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights within that territory.

ARTICLE IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or any other State.

ARTICLE V

1. The laws and regulations of one Contracting Party, relating to entry into or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew and cargo of aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, while in the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations referred to in Article V hereof, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are

granted, in accordance with this Agreement and its Annex, or when aircraft in operation are not manned by nationals of the other Contracting Party, except in cases where air crew are being trained.

ARTICLE VII

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, or to exercise the rights specified in Article VI, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. When these authorities agree to modifications of the Annex or elect to exercise the rights set forth in Article VI, such modifications or decisions shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

ARTICLE VIII

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, or of its Annex, which cannot be settled through consultation shall be referred for an advisory report to the Interim Council of the Provisional International Civil Aviation Organisation (in accordance with the provisions of Article III, section 6 (8) of the Provisional Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944),(1) or its successor, unless the Contracting Parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the Contracting Parties, or to some other person or body. The Contracting Parties will use their best efforts under the powers available to them to give effect to the opinion expressed in any such report.

ARTICLE IX

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor. If such notice is given this Agreement shall terminate six (6) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor.

ARTICLE X

If a general multilateral air convention which is accepted by both Contracting Parties comes into force this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE XI

This Agreement on coming into force supersedes any acts, permissions, privileges or concessions previously granted for any reason by one of the Contracting Parties in favour of airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE XII

This Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed in Chicago on 7th December, 1944, or its successor.

(1) " Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

ARTICLE XIII

For the purposes of this Agreement and its Annex:

(*a*) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the United Kingdom the Minister of Civil Aviation and any person or agency authorised to perform the functions presently exercised by the said Minister and, in the case of the United States of Brazil, the Minister of Aeronautics and any person or agency authorised to perform the functions presently exercised by the said Minister;

(*b*) the term "designated airlines" shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airlines designated by it in accordance with Article II of this Agreement for the routes specified in such notification;

(*c*) the term "territory" shall have the meaning assigned to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944;(2)

(*d*) the definitions contained in paragraphs (*a*), (*b*) and (*d*) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944, shall apply;

(*e*) the term "successor" shall mean the organisation which on the coming into force of the Convention referred to in (*d*) above shall take the place of the Provisional International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE XIV

This Agreement will come into force thirty (30) days after the date of its signature.

In witness thereof the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Agreement and affixed thereto their respective seals.

Done in the City of Rio de Janeiro on the thirty-first day of October, 1946, in two copies, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

(L.S.) D. ST. CLAIR GAINER.
W. C. G. CRIBBETT.

(L.S.) S. DE SOUZA LEÃO GRACIE.
ARMANDO F. TROMPOWSKY.

ANNEX

I

The Government of the United States 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 routes specified in Schedule I attached.

(2) "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

II

The Government of the United Kingdom grants to the Government of the United States of Brazil the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the Government of the United States of Brazil on the routes specified in Schedule II attached.

III

The airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in this Agreement and the present Annex will 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 schedules 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 Schedules;

(*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 this Agreement and its 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 a Contracting Party to embark and to 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 Schedules to this Annex, 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 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 will 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

If the designated airline or airlines of one Contracting Party is or are temporarily unable, for reasons within the control of the other Contracting Party, to take advantage of the provisions of sub-paragraph (*b*) of paragraph IV above, the Contracting Parties shall review the situation with the object of assisting the said airline or airlines to take full advantage of the fair and equal opportunity to participate in the services, as provided by that sub-paragraph.

VII

Where the onward carriage of traffic by an aircraft of different size from that employed on the earlier stage of the same route (hereinafter referred to as " change of gauge ") is justified by reason of economy of operation, and where such change of gauge is to be made at a point in the territory of the United Kingdom or the United States of Brazil, the smaller aircraft will operate only in connection with the larger aircraft arriving at the point of change, so as to provide a connecting service which will thus normally wait on the arrival of the larger aircraft, for the primary purpose of carrying onward those passengers who have travelled to the United Kingdom or the United States of Brazil in the larger aircraft to their ultimate destination in the smaller aircraft. It is likewise understood that the capacity of the smaller aircraft shall be determined with primary reference to the traffic travelling in the larger aircraft normally requiring to be carried onward. Where there are vacancies in the smaller aircraft such vacancies may be filled with passengers from the United Kingdom or the United States of Brazil respectively without prejudice to the local traffic, exclusive of cabotage. The same principles will apply for the operation of the change of gauge service in the reverse direction.

VIII

(*a*) The determination of rates in accordance with the following sub-paragraphs shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines, as well as the characteristics of each service.

(*b*) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party between points in the territory of the United Kingdom and points in Brazilian territory referred to in the attached Schedules shall, consistently with the provisions of this Agreement and Annex, be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement and Annex, within the limits of their legal powers.

(*c*) Any rate proposed by the airline or airlines of either Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty days before the proposed date of introduction; provided that this period of thirty days may be reduced in particular cases if so agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(*d*) The traffic conference machinery of the International Air Transport Association (hereinafter called I.A.T.A.) not yet having been approved by the United States of Brazil, rate agreements concluded through such machinery involving airlines designated by the Government of the United States of Brazil will be subject to the approval of their aeronautical authorities pursuant to the provisions set forth in sub-paragraph (*b*) of this paragraph.

(*e*) The procedure described in sub-paragraphs (*f*), (*g*) and (*h*) of this paragraph shall apply if—

1. Either any specific rate agreement concluded through the I.A.T.A. traffic conference machinery is not approved within a reasonable time by either Contracting Party or a conference of I.A.T.A. is unable to agree on a rate, or
2. At any time no I.A.T.A. machinery is applicable, or
3. Either Contracting Party at any time withdraws or fails to renew its approval of that part of the I.A.T.A. traffic conference machinery relevant to this paragraph.

(*f*) In the event that power is conferred by law upon the aeronautical authorities of the United States of Brazil to fix fair and economic rates for the transport of persons and property by air on international services and to suspend proposed rates each of the Contracting Parties shall thereafter exercise its authority in such manner as to prevent any rate or rates proposed by one of its airlines for services from the territory of one Contracting Party to a point or points in the territory of the other Contracting Party from becoming effective, if, in the judgment of the aeronautical authorities of the Contracting Party whose airline or airlines is or are proposing such rate, that rate is unfair or uneconomic.

If one of the Contracting Parties on receipt of the notification referred to in sub-paragraph (*c*) of this paragraph is dissatisfied with the rate proposed by the airline or airlines of the other Contracting Party, it shall so notify the other Contracting Party prior to the expiry of the first fifteen of the thirty days referred to, and the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate rate.

In the event that such agreement is reached each Contracting Party will exercise its statutory powers to put such rate into effect as regards its airline or airlines.

If agreement has not been reached at the end of the thirty-day period referred to in sub-paragraph (*c*) of this paragraph, the proposed rate may, unless the aeronautical authorities of the country of the airline concerned see fit to suspend its application, go into effect provisionally pending the settlement of any dispute in accordance with the procedure outlined in sub-paragraph (*h*) below.

(*g*) Prior to the time when such power may be conferred by law upon the aeronautical authorities of the United States of Brazil, if one of the Contracting Parties is dissatisfied with any rate proposed by the airline or airlines of either Contracting Party for services from the territory of one Contracting Party to a point or points in the territory of the other Contracting Party, it shall so notify the other prior to the expiry of the first fifteen of the thirty-day period referred to in sub-paragraph (*c*) of this paragraph, and the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate rate.

In the event that such agreement is reached each Contracting Party will use its best efforts to cause such agreed rate to be put into effect by its airline or airlines.

It is recognised that, if no such agreement can be reached prior to the expiry of such thirty days, the Contracting Party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or continuation of the service in question at the rate complained of.

(*h*) When in any case under sub-paragraphs (*f*) and (*g*) of this paragraph the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one Contracting Party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other Contracting Party, upon the request of either, both Contracting Parties shall submit the question to the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor for an advisory report, and each Party will use its best efforts under the powers available to it to give effect to the opinion expressed in such report.

IX

Changes made by either Contracting Party in the points on the routes described in the Schedules to this Annex except changes in the points in the territory of the other Contracting Party shall not be considered as modifica-

tions of the Annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

If as a result of such changes the aeronautical authorities of the other Contracting Party find that, having regard to the principles set forth in paragraph IV of this Annex, the interests of their designated airline or airlines are prejudiced by such changes in so far as they involve the carriage by the airline or airlines of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult together with a view to arriving at a satisfactory agreement.

X

While this Agreement is in force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties will exchange information promptly concerning the authorisations extended to their respective airlines designated to operate on the routes specified in the Schedules to this Annex or any part thereof. Such exchange of information will include in particular copies of authorisations granted together with such modifications as may be made from time to time.

(Signed) D. ST. CLAIR GAINER.
W. C. G. CRIBBETT.

S. DE SOUZA LEÃO GRACIE.
ARMANDO F. TROMPOWSKY.

SCHEDULE 1

BRITISH ROUTES TO BRAZIL AND ACROSS BRAZILIAN TERRITORY

1st Part.—Routes from British Territory to Brazil

1. London via Lisbon and/or other intermediate points and/or West Africa to Natal or Recife, Rio de Janeiro and São Paulo, in both directions.
2. Jamaica and/or Trinidad via British Guiana and other intermediate points to Natal, in both directions.

2nd Part.—British Routes through Brazil

1. London via Lisbon and/or other intermediate points and/or West Africa to Natal or Recife, Rio de Janeiro and São Paulo and thence by reasonably direct route to Montevideo and/or countries beyond, in both directions.

SCHEDULE II

BRAZILIAN ROUTES TO THE UNITED KINGDOM AND ACROSS UNITED KINGDOM TERRITORY

1st Part.—Brazilian Routes to the United Kingdom

1. From Brazilian territory via West Africa and/or intermediate points and Europe to London, in both directions.

2nd Part.—Brazilian Routes across United Kingdom Territory

1. From the terminal point in the United Kingdom of the above-mentioned route to points in Scandinavia which are on a reasonably direct route between the point of first arrival in Europe and the ultimate destination, in both directions.

2. From Belém–Georgetown and/or Trinidad to onward destinations in both directions.

PROTOCOL OF SIGNATURE

It appeared in the course of negotiations leading to the conclusion of the Air Transport Agreement between the United Kingdom and the United States of Brazil signed at Rio de Janeiro to-day that the representatives of the two Contracting Parties were in agreement on the following points:—

1. The privileges under Articles III and V of the Agreement should be granted as simply and speedily as possible in order to avoid delaying the movement of aircraft engaged in international air transport and this consideration should be taken into account in the enforcement of regulations or procedures by the customs authorities of both countries.

2. It is recognised that the determination of tariffs to be applied by an airline of one Contracting Party between the territory of the other Contracting Party and a third country is a complex question, the overall solution of which cannot be sought through consultation between only two countries. It is noted, furthermore, that the method of determining such tariffs is now being studied by the Provisional International Civil Aviation Organisation. It is understood under these circumstances:

(*a*) that, pending the acceptance by both Contracting Parties of any recommendations which the Provisional International Civil Aviation Organisation may make after its study of this matter, such tariffs shall be subject to consideration under the provisions of sub-paragraph (*c*) of paragraph IV of the Annex to the Agreement;

(*b*) that in case the Provisional International Civil Aviation Organisation fails to establish a means of determining such rates satisfactory to both Contracting Parties, the consultation provided for in Article VII of the Agreement shall be in order.

3. The arrangements for remittance of balances earned by the designated airlines of the Contracting Parties will be in accordance with the exchange control practices of the two Contracting Parties, which at present afford full facilities for the remittance of balances from such transactions.

(Signed) D. ST. CLAIR GAINER.
W. C. G. CRIBBETT.
S. de SOUZA LEÃO GRACIE.
ARMANDO F. TROMPOWSKY.

Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e o Reino Unido

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, considerando:

que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial são de importância cada vez mais relevante;

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

que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interêsses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

que se torna necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países;

nomearam, para êsse fim, os seguintes Plenipotenciários:

Os Estados Unidos do Brasil:

Sua Excelência o Senhor Samuel de Souza-Leão Gracie, Ministrô de Estado, interino, das Relações Exteriores e Sua Excelência o Tenente-Brigadeiro Armando Figueira Trompowsky de Almeida, Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica;

O Reino Unido:

Sir Donald Saint Clair Gainer, K.C.M.G., O.B.E., Embaixador de Sua Majestade Britânica no Brasil, e o Senhor Wilfrid Charles George Cribbett, C.M.G., Sub-Secretário do Ministério da Aviação Civil.

os quais, depois de haverem trocado seus Plenos Poderes, achados em bôa e devida forma, acordaram no seguinte:

Artigo I

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo do presente Acôrdo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos regulares no mesmo descritos (doravante referidos como "serviços convencionados").

Artigo II

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data posterior, a critério da Parte Contratante à qual os direitos foram concedidos, mas não antes que:

(*a*) a Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma emprêsa ou emprêsas aéreas para a rota ou rotas especificadas;

(*b*) a Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença para funcionamento à emprêsa ou emprêsas aéreas em questão (o que fará sem demora, obedecidas as disposições do parágrafo 2 dêste artigo e as do artigo VI).

2. As emprêsas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de emprêsas aéreas comerciais.

ARTIGO III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de assegurar igualdade de tramento:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para o uso de aeroportos e outras facilidades não serão superiores àquelas que seriam pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Os combustíveis, óleos lubrificantes, e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante, ou postos a bordo de aeronaves nesse território pela outra Parte Contratante, seja diretamente ou pelas emprêsas aéreas pela mesma designadas, unicamente para serem usados pelas aeronaves das emprêsas aéreas designadas da outra Parte Contratante, gozarão, com relação aos direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outras taxas impostas pela primeira Parte Contratante, de tratamento não menos favorável do que o concedido às emprêsas aéreas nacionais empenhadas no transporte aéreo internacional, ou a emprêsas aéreas da naçao mais favorecida.

3. As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os suprimentos de combustível, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões guardados a bordo de tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, ainda que tais suprimentos venham a ser utilizados pelas aeronaves em vôo naquele território.

ARTIGO IV

Os certificados de navegabilidade, cartas de habilitação 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 exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes se reservam, entretanto, o direito de não reconhecer, relativamente ao sobrevôo de seu território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus nacionais pela outra Parte Contratante ou qualquer outro Estado.

ARTIGO V

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativas à entrada no seu próprio território, ou à saida do mesmo, de aeronaves empregadas em navegação aérea internacional ou à operação e navegação de tais aeronaves quando dentro do seu território, serão aplicados às aeronaves de emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativas à entrada no seu território, ou à saida do mesmo, de passageiros, tripulações ou carga de aeronaves (como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena) aplicar-se-ão aos passageiros, tripulações e carga das aeronaves da emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, quando no território da primeira Parte Contratante.

ARTIGO VI

As Partes Contratantes reservam-se o direito de negar ou revogar o exercício dos direitos especificados no Anexo do presente Acôrdo por uma emprêsa aérea designada pela outra Parte Contratante quando não julgar suficientemente provado que uma parte substancial da propriedade e o contrôle efetivo da referida emprêsa estão em mãos de nacionais da outra

Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa emprêsa aérea, das leis e regulamentos referidos no Artigo V supra ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos na conformidade dêste Acôrdo e do seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, excetuados os casos de treinamento de pessoal navegante.

ARTIGO VII

Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar os têrmos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no art. VI, poderá solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tais consultas serem iniciadas dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da solicitação. Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, ou em efetivar o exercício do direito previsto no artigo VI, tais modificações ou resoluções entrarão em vigôr depois de confirmadas por troca de notas por via diplomática.

ARTIGO VIII

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes, relativamente à interpretação ou à aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo, que não puder ser resolvida por meio de consultas, deverá ser submetida ao parecer consultivo do Conselho Provisório da Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, na conformidade das disposições do Artigo III, seção 6 (8) do Acôrdo Provisório sôbre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago aos 7 de dezembro de 1944, ou do órgão que o suceder, a menos que as Partes Contratantes concordem em resolver a divergência perante um Tribunal Arbitral, nomeado em virtude de acôrdo entre as mesmas Partes Contratantes, ou perante outra entidade ou órgão. As Partes Contratantes envidarão os seus melhores esforços, dentro dos limites de seus poderes, para pôr em execução o parecer obtido segundo o presente Artigo.

ARTIGO IX

Qualquer das Partes Contratantes poderá, em qualquer ocasião, notificar a outra do seu propósito de fazer cessar o presente Acôrdo, comunicação esta que deverá ser feita simultaneamente à Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, ou ao órgão que a suceder. Na eventualidade dessa comunicação, o presente Acôrdo terminará seis (6) meses após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que, mediante entendimento entre as Partes Contratantes, a referida comunicação venha a ser retirada antes da expiração daquele prazo. Se a outra Parte Contratante deixar de acusar o recebimento, a notificação será considerada como tendo sido recebida quatorze dias depois do recebimento pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou pelo órgão que a suceder da notificação que lhe foi dirigida.

ARTIGO X

Se, uma Convenção aérea multilateral, aceita por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acôrdo deverá ser modificado de modo que as suas disposições se conciliem com as da referida Convenção.

ARTIGO XI

O presente Acôrdo substitue quaisquer atos, licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da assinatura, outorgados a qualquer título por qualquer das Partes Contratantes em favôr de emprêsas aéreas da outra Parte Contratante.

ARTIGO XII

O presente Acôrdo será registrado na Organização Provisória Internacional de Aviação Civil, instituida pelo Acôrdo Provisório sôbre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, ou no órgão que a suceder.

ARTIGO XIII

Para fins do presente Acôrdo e do seu Anexo:

(*a*) a expressão " autoridades aeronáuticas " significará no caso do Reino Unido, o " Ministro da Aviação Civil " e qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer as funções atualmente exercidas pelo referido Ministro, e, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e qualquer pessoa ou órgão autorizado a exercer as funções atualmente exercidas pelo referido Ministro;

(*b*) a expressão " emprêsas aéreas designadas " significará as emprêsas a respeito das quais as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tenham feito comunicação por escrito às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante de que as mesmas são emprêsas aéreas por elas designadas na conformidade do Artigo II do presente Acôrdo, para as rotas especificadas em tal notificação;

(*c*) a expressão " território " terá o sentido que lhe dá o Artigo 2 da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago aos 7 de dezembro de 1944;

(*d*) as definições contidas nos parágrafos (*a*), (*b*), e (*d*) do Artigo 96 da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago aos 7 de dezembro de 1944, aplicar-se-ão ao presente Acôrdo;

(*e*) a expressão " órgão que a suceder " significará a organização que, ao entrar em vigor a Convenção mencionada no parágrafo (*d*), supra, vier a substituir a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil.

ARTIGO XIV

O presente Acôrdo entrará em vigor 30 (trinta) dias após a sua assinatura.

Em testemunho de que os Plenipotenciários, abaixo assinados, firmaram o presente Acôrdo e lhe apuzeram os respectivos sêlos.

Feito na cidade do Rio de Janeiro, aos trinta e um dias do mês de outubro de 1946, em dois exemplares, nos idiomas português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

(a) S. DE SOUZA LEÃO GRACIE.
(a) ARMANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA.

(a) SIR DONALD SAINT CLAIR GAINER.
(a) WILFRID CHARLES GEORGE CRIBBETT.

ANEXO

I

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

II

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

III

A emprêsa ou emprêsas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, segundo as condições do Acôrdo 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 tráfico internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos Quadros anexos.

IV

(*a*) A capacidade de transporte oferecida pelas emprêsas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfico;

(*b*) As emprêsas aéreas designadas pelas Partes Contratantes deverão gozar de oportunidade justa e equitativa na exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas nos Quadros anexos;

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

(*d*) Os serviços explorados por uma emprêsa aérea designada segundo os termos dêste Acôrdo e seu Anexo terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfico entre o país a que pertence a emprêsa e o país a que se destina o tráfico;

(*e*) O direito de uma emprêsa aérea designada de uma Parte Contratante de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aêreo aceitos pelas duas Partes Contratantes de modo que a capacidade seja adaptada:

(1) à procura de tráfico 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 tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitados os interêsses 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 emprêsas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, e, em particular, para evitar que uma proporção injusta de tráfico seja desviada de qualquer das emprêsas designadas.

VI

Se a emprêsa ou emprêsas aéreas designadas de uma das Partes Contratantes se acharem temporàriamente impossibilitadas, por motivos ao alcance da ação da outra Parte Contratante, de gozar das vantagens das disposições do sub-parágrafo (*b*) do parágrafo IV supra, a situação em aprêço será examinada pelas duas Partes Contratantes para que auxiliem as referidas

emprêsas aéreas a valer-se plenamente da oportunidade igual e equitativa de participação nos serviços aéreos considerados, conforme dispõe aquele sub-parágrafo.

VII

Onde se justificar, em razão de economia de exploração dos serviços, a realização de tráfego, além de determinado ponto da rota, por aeronave de capacidade diferente da empregada no trecho anterior da mesma rota (doravante denominada " mudança de bitola ") e onde essa mudança de bitola for feita num ponto do território do Reino Unido ou dos Estados Unidos do Brasil, a aeronave menor funcionará sòmente em conexão com a aeronave maior que chegar ao ponto de mudança, de forma a estabelecer um serviço conjugado que aguardará assim, normalmente, a chegada da aeronave maior para o fim principal de levar além, na aeronave menor, até seu último destino, os passageiros que viajaram até o território do Reino Unido ou dos Estados Unidos do Brasil na aeronave maior.

Fica igualmente entendido que a capacidade da aeronave menor será determinada principalmente em função do tráfego em trânsito da aeronave maior que exigir normalmente ser transportado para além. Quando existirem vagas na aeronave menor, tais vagas poderão ser preenchidas com passageiros do Reino Unido ou dos Estados Unidos do Brasil, respectivamente, sem prejuízo do tráfego local e excluída a cabotagem. Os mesmos princípios aplicar-se-ão à operação de mudança de bitola na direção inversa.

VIII

(*a*) A fixação de tarifas, de conformidade com o disposto nos parágrafos seguintes, deverá ser feita em níveis razoáveis, devendo ser levados em devida consideração todos os fatores relevantes, tais como o custo de exploração, lucros razoáveis, as tarifas cobradas pelas outras emprêsas, assim como as características de cada serviço.

(*b*) As tarifas a serem cobradas pelas emprêsas aéreas de cada uma das Partes Contratantes entre pontos no território do Reino Unido e pontos no território dos Estados Unidos do Brasil, mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidos, de conformidade com as disposições do presente Acôrdo e do Anexo, à aprovação das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes, as quais agirão segundo as obrigações que resultarem dêste Acôrdo e seu Anexo, dentro dos limites de seus poderes legais.

(*c*) Qualquer tarifa proposta pela emprêsa ou emprêsas de cada uma das Partes Contratantes deverá ser submetida às autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes no mínimo trinta dias antes da data prevista para sua vigência, ficando entendido que êsse período de trinta dias poderá ser reduzido em casos especiais se assim fôr acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

(*d*) O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil não tendo ainda aprovado o mecanismo da conferência de tráfego da " Associação Internacional de Transportes Aéreos " (doravante denominada I.A.T.A.), os acordos sôbre tarifas concluídos segundo aquele mecanismo que compreenderem emprêsas aéreas designadas pelos Estados Unidos do Brasil, serão submetidos à aprovação de suas autoridades aeronáuticas, segundo as condições estabelecidas no sub-parágrafo (*b*) acima.

(*e*) O processo previsto nos sub-parágrafos (*f*), (*g*) e (*h*) do presente parágrafo será aplicável se:

(1) um dado acôrdo sôbre tarifas não fôr aprovado, dentro de um período razoável de tempo, por qualquer das Partes Contratantes, ou, ainda, quando uma conferência da I.A.T.A. não puder estabelecer uma tarifa, ou

(2) em qualquer tempo, nenhum mecanismo da I.A.T.A. fôr aplicável, ou
(3) em qualquer tempo, uma ou outra das Partes Contratantes retirar ou abstiver-se de renovar sua aprovação àquela parte do mecanismo das conferências de tráfego da I.A.T.A. concernentes ao presente parágrafo.

(*f*) Se às autoridades aeronáuticas dos Estados Unidos do Brasil foram atribuídos poderes legais para fixar tarifas justas e econômicas para o transporte aéreo internacional de pessoas e coisas, assim como de suspender as tarifas propostas, cada uma das Partes Contratantes exercerá posteriormente sua autoridade de modo a impedir que se aplique qualquer tarifa proposta por uma de suas emprêsas para os serviços entre o território de uma das Partes Contratantes e o da outra se, na opinião das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante cuja emprêsa propõe uma tal tarifa, a referida tarifa não é justa ou econômica.

Se uma das Partes Contratantes, depois de recebida a notificação prevista no sub-parágrafo (*c*), supra, não aprovar a tarifa proposta por uma emprêsa da outra Parte Contratante antes da expiração da metade do prazo de trinta dias previsto, dará ciência dêsse fato à outra Parte Contratante antes de terminados os primeiros quinze dias do período de trinta dias acima aludido, e as Partes Contratantes envidarão esforços para chegar a um acôrdo sôbre a tarifa conveniente.

Se fôr alcançado tal acôrdo, cada Parte Contratante empregará seus melhores esforços para que seja posta em vigor a referida tarifa por sua emprêsa ou emprêsas.

Se não fôr alcançado acôrdo ao fim do período dos trinta dias previstos no parágrafo (*c*), supra, a tarifa proposta poderá ser posta em vigor, a título provisório, até a solução da disputa segundo o processo definido no sub-parágrafo (*h*), infra, a menos que as autoridades aeronáuticas do país a que pertencer a emprêsa interessada não julguem dever suspender a aplicação da dita tarifa.

(*g*) Enquanto as autoridades aeronáuticas dos Estados Unidos do Brasil não dispuzerem de tais poderes legais, se uma das Partes Contratantes não aprovar uma tarifa proposta por uma emprêsa ou emprêsas de uma ou de outra Parte Contratante para serviços entre o território de uma das Partes Contratantes e o da outra, a referida Parte Contratante dará ciência à outra antes do fim da metade do prazo de trinta dias previsto no sub-parágrafo (*c*), supra, e as Partes Contratantes envidarão esforços para chegar a um acôrdo sôbre a tarifa conveniente.

Se fôr alcançado tal acôrdo, cada uma das Partes Contratantes empregará seus melhores esforços para que seja posta em vigor a referida tarifa por sua emprêsa ou emprêsas.

Fica entendido que, se um tal acôrdo não puder ser alcançado antes da expiração dos referidos trinta dias, a Parte Contratante que levantar objeções à tarifa poderá tomar a medida que julgar necessária para o fim de impedir a inauguração ou manutenção do serviço em questão à tarifa discutida.

(*h*) Caso o processo de consultas definido nos sub-parágrafos (*f*) e (*g*), supra, não vier a resultar, dentro de um prazo razoável, num acôrdo entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes relativamente a uma tarifa conveniente, a disputa será submetida, por solicitação de uma ou de outra das Partes Contratantes, ao parecer consultivo da Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, ou do órgão que a suceder, e as Partes Contratantes envidarão os seus melhores esforços, nos limites dos poderes ao seu alcance, para pôr em execução a opinião que emitir aquele órgão internacional.

IX

Quaisquer modificações feitas por uma das Partes Contratantes nos pontos nas rotas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem

os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão considerados como alterações do Anexo. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que, porém, sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante julgarem que, considerados os princípios enunciados no parágrafo IV dêste Anexo, os interêsses de sua emprêsa ou emprêsas aéreas designadas são prejudicados por essas modificações, por implicarem as mesmas no transporte por uma emprêsa ou emprêsas aéreas da primeira Parte Contratante de tráfico entre o território da segunda Parte Contratante e novos pontos no território de um terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acôrdo satisfatório.

X

Enquanto permanecer em vigor o presente Acôrdo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas emprêsas aéreas designadas para explorar serviços aéreos nas rotas mencionadas nos Quadros anexos ou em trechos das referidas rotas. Esta troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações.

(a) S. DE SOUZA LEÃO GRACIE.
(a) ARMANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA.

(a) SIR DONALD SAINT CLAIR GAINER.
(a) WILFRID CHARLES GEORGE CRIBBETT.

QUADRO I

ROTAS BRITÂNICAS PARA O BRASIL E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

1ª Parte.—ROTAS DO TERRITÓRIO BRITANICO PARA O BRASIL

1. Londres via Lisboa e/ou outros pontos intermediários e/ou África Ocidental para Natal ou Recife, Rio de Janeiro e São Paulo, em ambas as direções.

2. Jamaíca e/ou Trinidad via Guiana Inglêsa e outros pontos intermediários para Natal, em ambas as direções.

2ª Parte.—ROTAS BRITANICAS ATRAVÉS DO BRASIL

1. Londres via Lisboa e/ou outros pontos intermediários e/ou África Ocidental para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, e São Paulo através de rota razoàvelmente direta para Montevidéu e/ou países além, em ambas as direções.

QUADRO II

ROTAS BRASILEIRAS PARA O REINO UNIDO E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO DO REINO UNIDO

1ª Parte.—Rotas Brasileiras para o Reino Unido

1. Do território brasileiro via África Ocidental e/ou pontos intermediários e Europa para Londres, em ambas as direções.

2ª Parte.—Rotas Brasileiras através do Território do Reino Unido

1. Do ponto terminal no Reino Unido da Rota mencionada para pontos na Escandinávia que estejam numa rota razoàvelmente direta entre o ponto de primeira escala na Europa e o último destino, em ambas as direções.

2. De Belém-Georgetown e/ou Trinidad para outros pontos além, em ambas as direções.

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que terminaram com a assinatura do Acôrdo de Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e o Reino Unido, firmado no Rio de Janeiro em data de hoje, os representantes das duas Partes Contratantes mostraram-se de acôrdo sôbre os seguintes pontos:

1. As concessões previstas nos Artigos III e V do Acôrdo deverão ser concedidas na forma mais rápida e simples possível a fim de evitar retardamento no movimento de aeronaves empregadas no transporte aéreo internacional e esta consideração será levada em conta na execução dos dispositivos regulamentares e procedimentos adotados pelas autoridades alfandegárias de ambos os países.

2. É reconhecido que a fixação de tarifas a serem aplicadas por uma emprêsa aérea de uma Parte Contratante entre o território da outra Parte Contratante e um terceiro país é um assunto complexo, cuja solução de conjunto não poderá ser encontrada por consulta ùnicamente entre dois países. É observado, além disso, que o modo de fixação das referidas tarifas está sendo objeto de estudo pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil. Nessas condições, fica entendido:

(*a*) que, pendendo a aceitação por ambas as Partes Contratantes das recomendações que a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil possa fazer em conclusão de seus trabalhos sôbre o assunto, tais tarifas serão apreciadas em função das disposições do parágrafo IV, (*c*) do Anexo ao Acôrdo;

(*b*) que, não conseguindo a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil estabelecer um modo para a fixação das referidas tarifas, a contendo das duas Partes Contratantes, poderá ter lugar a consulta prevista no Artigo VII do Acôrdo.

3. A remessa de somas recebidas pelas emprêsas aéreas designadas das Partes Contratantes far-se-á de acôrdo com as formalidades cambiais das duas Partes Contratantes, as quais, no momento, concedem amplas facilidades para as transferências oriundas dessas operações.

(a) S. de SOUZA LEÃO GRACIE.

(a) ARMANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY de ALMEIDA.

(a) SIR DONALD SAINT CLAIR GAINER.

(a) WILFRID CHARLES GEORGE CRIBBETT.

13690 Wt. 1954/927 11/46 F.O.P. 32725 Gp. 340

LONDON
PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:
York House, Kingsway, London, W.C. 2; 13a Castle Street, Edinburgh 2;
39–41 King Street, Manchester 2; 1 St. Andrew's Crescent, Cardiff;
80 Chichester Street, Belfast;
or through any bookseller
1946
Price 4*d*. net