

ANEXO I

SEÇÃO I

Concessão e Direitos

Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro de Rotas do presente Acordo doravante respectivamente referidos como "serviços convencionados" e "rotas especificadas".

SEÇÃO II

Direitos e Autorizações

1. Subordinada ao estabelecido no presente Acordo, a empresa aérea de cada Parte Contratante utilizará os seguintes direitos:

a) de desembarcar e embarcar passageiros, carga e mala postal originados no território da outra Parte Contratante ou a ele destinados;

b) de sobrevôo de seu território pela empresa designada da outra Parte Contratante, com ou sem pouso técnico nas rotas constantes do Quadro de Rotas.

2. O estabelecido precedentemente nesta Seção fica sujeito, no seu exercício, às condições previstas na Seção III, seguinte.

SEÇÃO III

Capacidade

1. A capacidade total a ser oferecida nos serviços acordados, pelas empresas designadas das Partes Contratantes será acordada ou aprovada pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes antes do início das operações, e daí em diante de acordo com a demanda previsível do tráfego.

2. Os serviços acordados a serem operados pelas empresas designadas das Partes Contratantes terão como objetivo principal o oferecimento de uma capacidade adequada para atender à demanda de tráfego entre os territórios das duas Partes Contratantes, a um razoável coeficiente de aproveitamento.

3. Cada Parte Contratante assegurará às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes justa e igual oportunidade para operarem os serviços acordados entre seus respectivos territórios, a fim de que possam alcançar igualdade e benefício mútuo, em princípio pela divisão equitativa da capacidade total entre as duas Partes.

4. Cada Parte Contratante e sua empresa designada levarão em consideração os interesses da outra Parte Contratante e sua empresa designada, a fim de não afetar indevidamente os serviços operados por esta última.

5. Se as Partes Contratantes não puderem concordar com a revisão da capacidade a ser oferecida nos serviços acordados, a capacidade que pode ser oferecida pelas empresas designadas das Partes Contratantes não excederá a capacidade total, inclusive as variações sazonais, previamente acordada.

SEÇÃO IV

Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas pela empresa de uma Parte Contratante para o transporte de ou para o território da outra Parte Contratante serão estabelecidas em nível razoável, levando na devida conta todos os fatores relevantes, inclusive o custo da operação, lucro razoável e as tarifas de outras empresas.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 desta Seção serão acordadas, se possível, pelas empresas designadas de ambas as Partes Contratantes em consulta com outras empresas operando a totalidade ou parte da rota, e tal acordo será alcançado, quando possível, através do mecanismo tarifário da IATA.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes pelo menos 30 (trinta) dias antes da data da proposta para sua vigência; em casos especiais esse prazo poderá ser reduzido se assim concordarem as referidas Autoridades.

4. Se as empresas designadas não puderem concordar com qualquer daquelas tarifas, ou se por alguma razão as tarifas não puderem ser fixadas de acordo com o parágrafo 2 desta Seção, ou se durante os primeiros 15 (quinze) dias dos 30 (trinta) dias mencionados no parágrafo 3 desta Seção as Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante informarem seu desacordo com qualquer tarifa acordada na conformidade do parágrafo 2 desta Seção, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes tentarão determinar a tarifa mediante acordo entre elas.

5. Se a Autoridade Aeronáutica de uma Parte Contratante não puder concordar com a aprovação de qualquer tarifa que

lhe for submetida na conformidade do parágrafo 3 desta Seção ou no estabelecimento de qualquer tarifa na conformidade do parágrafo 4, tal tarifa não entrará em vigor.

6. As tarifas estabelecidas na conformidade desta Seção permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas na conformidade dos termos desta mesma Seção.

SEÇÃO V

Estatísticas

As autoridades Aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes fornecerão às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, periodicamente ou a qualquer tempo, ou dados estatísticos que forem considerados necessários para a verificação de como está sendo utilizada, pela empresa aérea designada da outra Parte Contratante, a capacidade oferecida segundo a cláusula de capacidade. Esses dados deverão conter todos os elementos necessários para fixar o volume do tráfego, bem como sua origem e destino.

SEÇÃO VI

Horários e Frequências

Os horários deverão indicar o tipo, modelo e configuração das aeronaves utilizadas, bem como a frequência dos serviços e escalas, e serão submetidos pela empresa aérea designada de cada Parte Contratante às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante 30 (trinta) dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência. Tais horários deverão ser aprovados dentro do prazo acima indicado, a menos que envolvam alteração de escalas ou de capacidade em desacordo com o que está especificado neste Anexo.

SEÇÃO VII

Alterações no Quadro de Rotas

1. As seguintes alterações nas rotas não dependerão de prévio aviso entre as Partes Contratantes, bastando a respectiva notificação de uma à outra Autoridade Aeronáutica:

a) inclusão ou supressão de pontos de escala no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea;

b) omissão de escalas no território da outra Parte Contratante e de terceiros países.

2. A alteração das rotas convencionadas pela inclusão de ponto de escala não previsto no Quadro de Rotas, fora do território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, fica sujeita a acordo prévio entre as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes.

ANEXO 2

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que se realizaram no Rio de Janeiro, no período de 22 a 23 de abril de 1980, as Delegações das duas Partes Contratantes concordaram com os seguintes pontos:

1. A empresa designada pela Bélgica pode operar:

a) uma frequência semanal, com aeronaves do tipo DC-10 ou similar, com a configuração constante do certificado de matrícula da aeronave, podendo embarcar ou desembarcar em território brasileiro 150 (cento e cinquenta) passageiros, provenientes ou destinados à Bélgica em cada voo;

b) uma frequência semanal, com o equipamento anteriormente mencionado, com pouso exclusivamente técnico em território brasileiro. A frequência comercial pode, igualmente, embarcar ou desembarcar em território brasileiro 5.000 (cinco mil) quilos de carga, provenientes ou destinados à Bélgica, em cada voo.

2. A empresa designada pelo Brasil pode operar:

a) uma frequência semanal, com aeronaves tipo DC-10 ou similar, com a configuração constante do certificado de matrícula de aeronave, podendo embarcar ou desembarcar em território belga 150 (cento e cinquenta) passageiros, provenientes ou destinados ao Brasil, em cada voo;

b) uma frequência semanal, com o equipamento anteriormente mencionado, com pouso exclusivamente técnico em território belga. A frequência comercial pode, igualmente, embarcar ou desembarcar em território belga 5.000 (cinco mil) quilos de carga, provenientes ou destinados ao Brasil, em cada voo.

3. As Partes Contratantes reconhecem que entre os direitos concedidos nas Seções II e III do Anexo ao Acordo sobre Transporte Aéreo não se inclui o tráfego entre o território da outra

Parte e terceiros países não constantes do Quadro de Rotas (6.^a liberdade).

4. O direito relativo ao abastecimento de combustíveis e óleos lubrificantes, a que se refere o parágrafo 4 do Artigo III deste Acordo, poderá ser exercido pela empresa aérea designada de uma das Partes Contratantes, em reciprocidade ao direito exercido pela empresa da outra Parte Contratante, mesmo que não esteja operando os serviços convencionados.

5. A empresa designada pela Bélgica pode pousar no Aeroporto do Recife, rumo sul, para desembarcar passageiros na frequência que opera com direitos comerciais no Brasil, e obedecido o limite total indicado no item 1, deste Protocolo, para as suas operações em território brasileiro.

6. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante o direito à sua empresa designada de transferir 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.

7. A definição de "serviço aéreo regular" a que se refere o segundo período da alínea e, do Artigo I, é a seguinte:

"Um serviço aéreo internacional regular é uma série de vôos que contém todas as seguintes características:

- a) passa sobre o território de mais um Estado;
- b) é realizado por aeronave para o transporte remunerado de passageiro, carga ou mala postal, de tal maneira que cada vôo esteja aberto ao público;
- c) é operado, para servir ao tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos, quer.

1) de acordo com o horário publicado, ou

2) com vôos tão regulares ou frequentes que constituam uma série reconhecidamente sistemática."

As notas para a aplicação desta definição, são as adotadas pela 2.^a Conferência de Transporte Aéreo, realizada em Montreal, no período de 12 a 28 de fevereiro, de 1980.

8. As Partes Contratantes concordaram que poderiam examinar novamente, a pedido de uma delas, as normas relativas aos direitos da 5.^a liberdade, quando houver interesses coincidentes das duas Partes Contratantes, para esse fim.

9. As Partes Contratantes comprometeram-se a autorizar, no limite de seus poderes administrativos, as operações das empresas designadas, segundo os termos do Acordo e seu Anexo, depois de que as mencionadas empresas cumpram as exigências das Partes, para o funcionamento em seu território.

10. No caso da utilização pela empresa designada de tripulante estrangeiro, na operação dos serviços convencionados, a sua respectiva Autoridade Aeronáutica fará a comunicação às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, com todos os dados pertinentes, e esses tripulantes poderão compor as tripulações das aeronaves da empresa designada, a menos que haja oposição a esse respeito.

11. As Autoridades de ambas as Partes, em vista do pedido formulado pelas Autoridades belgas, para que houvesse uma indicação da maneira como seriam examinados pelas Partes os pedidos eventuais de aumento de capacidade quando existir uma demanda de tráfego superior à capacidade autorizada nos itens 1 e 2 deste Protocolo, através de vôos extraordinários e de vôo de fretamento para atendimento de determinados eventos, inclusive utilizando, para esses casos, o vôo operado como escala técnica no Brasil, comercialmente, informaram que esses pedidos serão examinados caso a caso, segundo as normas e regulamentos de cada país, com boa vontade e dentro do espírito de cooperação existente entre o Brasil e a Bélgica.

Feito em Bruxelas, aos 19 dias do mês de setembro de 1980, em dois exemplares, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil: Ramiro Saraiva Guerreiro. — Pelo Governo do Reino da Bélgica: Charles-Ferdinand Nothomb.

ANEXO 3

QUADRO DE ROTAS DO BRASIL

Ponto de Partida	Ponto Intermediário	Ponto na Bélgica	Ponto além da Bélgica
	(1) (3) (4)	(4)	(1) (2) (3) (4)
Pontos no Brasil	Um ponto na Costa Ocidental da África	Bruxelas, Liège e Ostende	Três pontos

NOTAS

- 1) São escalas exclusivamente técnicas em relação à Bélgica.
- 2) Esses pontos podem ser operados, total ou parcialmente, antes ou depois de Bruxelas.
- 3) Esses pontos serão comunicados pelas Autoridades brasileiras às Autoridades belgas antes do início dos serviços.
- 4) A omissão de escalas se regula pela seção VII do Anexo.

ANEXO 4

QUADRO DE ROTAS DA BÉLGICA

Ponto de Partida	Ponto Intermediário	Pontos no Brasil	Pontos além do Brasil
	(1) (3)		(1) (2) (3)
Pontos na Bélgica	Daka	Rio de Janeiro	Montevideo, Buenos Aires e Santiago do Chile

NOTAS

- 1) São escalas exclusivamente técnicas em relação ao Brasil.
- 2) A escala em Montevideo pode ser operada antes ou depois de Buenos Aires.
- 3) A omissão de escalas se regula pela seção VII do Anexo.