

**Acôrdo sobre Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil
e o Reino dos Países-Baixos**

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Reino dos Países-Baixos, considerando:

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

que esse 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 interesses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

que é sua aspiração chegar a um convênio geral multilateral que venha a reger tôdas as nações em matéria de transporte aéreo internacional;

que, enquanto não fôr celebrado esse convênio geral multilateral, de que ambos sejam partes, torna-se necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 dias de dezembro de 1944;

designaram para esse efeito, plenipotenciários, os quais depois de haverem trocado suas credenciais, achadas em boa e devida forma, acordaram nas disposições seguintes:

Artigo I

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no presente Acôrdo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares neles descritos, e 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 são concedidos, mas não antes que:

a) A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma empresa ou empresas aéreas de sua nacionalidade para a rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo n.º 2. deste artigo e as do artigo IV.

2. As empresas 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 empresas aéreas comerciais.

Artigo III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para o uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidade 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 da outra Parte Contratante nesse território, quer diretamente por uma empresa aérea por esta designada, quer em conta de tal empresa, e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais ou às empresas da nação mais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção ou outros direitos e encargos nacionais.

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

Artigo IV

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento à uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente caracterizado que uma parte substancial de propriedade e o controle efetivo da referida empresa estejam em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa empresa aérea, das leis e regulamentos referidos no artigo 13 da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acôrdo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, excetuados os casos de adestramento de pessoal navegante.

Artigo V

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no artigo IV supra, poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta ser iniciada dentro do prazo de 60 dias a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmadas por troca de notas por via diplomática.

Artigo VI

As divergências entre as Partes Contratantes, relativas à interpretação ou aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo, que não estiverem sujeitas as normas prescritas no capítulo XVIII da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e não puderem ser resolvidas por meio de consulta, deverão ser submetidas a um Juízo Arbitral, órgão ou entidade, à escolha das mesmas Partes Contratantes.

Artigo VII

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra de seu desejo de rescindir este Acôrdo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, este Acôrdo deixará de vigorar seis (6) meses depois da data de seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida catorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo VIII

Ao entrar em vigor uma convenção multilateral que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes, o presente Acôrdo e seu Anexo ficarão sujeitos às modificações decorrentes dessa convenção multilateral.

Artigo IX

O presente Acôrdo substitui quaisquer licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da sua assinatura, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de empresas aéreas da outra Parte Contratante.

Artigo X

O presente Acôrdo e todos os contratos relativos ao mesmo, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo XI

Para o fim de aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo:

a) A expressão "autoridades aeronáuticas" significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso do Reino dos Países-Baixos, o Ministro de Transporte ou Ministro do qual depender a Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções pelos mesmos exercidas;

b) A expressão "empresa aérea designada" significará qualquer empresa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação por escrito, às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante, segundo o disposto no artigo II do presente Acôrdo;

c) A expressão "serviço aéreo internacional regular", significará serviço internacional executado com frequência uniforme, por empresas aéreas designadas, segundo horários e rotas preestabelecidas e aprovadas pelos Governos interessados.

Artigo XII

O presente Acôrdo será ratificado em conformidade com as disposições constitucionais de cada Parte Contratante, e entrará em vigor a partir do dia da troca das ratificações, o que deverá ter lugar o mais breve possível.

Ambas as Partes Contratantes procurarão tornar efetivas as disposições do presente Acôrdo, no limite de suas atribuições administrativas, trinta (30) dias após a data de sua assinatura.

Em testemunho do que os Plenipotenciários abaixo assinados concluíram o presente Acôrdo e afixaram seus respectivos selos.

Feitos no Rio de Janeiro, no dia 6 de novembro de 1947, em dois exemplares, em línguas portuguesa, holandesa e francesa, fazendo fé, em caso de dúvida, o texto francês sobre a interpretação dos textos português e holandês. — *Raul Fernandes* — *Armando Trompowsky* — *B. Klein Molekamp*.

ANEXO

I

O Governo dos Estados Unidos do Brasil concede ao Governo do Reino dos Países-Baixos o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas por este designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I, anexo.

II

O Governo do Reino dos Países-Baixos concede ao Governo dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas por este designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

III

A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes nos termos do Acórdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional bem como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros, sob as condições reguladoras da Seção IV.

IV

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

b) Um tratamento justo e equitativo deverá ser assegurado às empresas aéreas designadas das duas Partes Contratantes para que possam gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

c) As empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou seções comuns de uma rota, os seus interesses mútuos, a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convencionados 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 embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceito 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 verificar se os princípios enunciados na seção IV supra estão sendo observados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes, e, em particular, para evitar que o tráfego seja desviado em proporção injusta de qualquer das empresas designadas.

VI

a) As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, tomados em consideração todos os fatores relevantes, e, em particular, o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e as características de cada serviço, tais como velocidade e conforto.

b) As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, entre pontos no território holandês e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidos à aprovação prévia das autoridades aeronáuticas para que entrem em vigor. A tarifa proposta deverá ser apresentada trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo esse período ser reduzido, em casos especiais, se assim for acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) As empresas das Partes Contratantes entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas seções comuns de suas linhas, com conhecimento da respectivas autoridades aeronáuticas, após consulta, se for caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

d) As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.), serão tomadas em consideração para a fixação das tarifas.

e) No caso de não poderem as empresas chegar a acordo sobre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no artigo VI do Acordo.

VII

a) Para os fins da presente seção, a expressão "mudança de bitola" em uma escala determinada significa que, além desse ponto, o tráfico é assegurado na rota considerada pela mesma empresa aérea com uma aeronave diferente da que fora utilizada na mesma rota antes da escala referida.

b) A mudança de bitola que se justifique por motivos de economia de exploração será permitida em qualquer ponto do território das duas Partes Contratantes mencionadas nos Quadros anexos.

c) A mudança de bitola não será permitida, entretanto, no território de uma ou outra das Partes Contratantes, caso a mesma venha a alterar as características de exploração dos serviços considerados; ou caso seja incompatível com os princípios enunciados no presente Acordo e seu Anexo, e, especialmente, com a Seção IV do mesmo Anexo.

d) Em particular, nos serviços provenientes do país de matrícula das aeronaves, a partida das aeronaves utilizadas após a mudança de bitola, só deverá realizar em conexão com a chegada das aeronaves utilizadas até o ponto de mudança; igualmente, a capacidade da aeronave utilizada após a mudança de bitola, será determinada em função do tráfico que chegar ao ponto de mudança, com destino além deste.

e) Quando houver disponibilidade de uma certa capacidade na aeronave utilizada após uma mudança de bitola, efetuada de acordo com as disposições da alínea "d" supra, essa capacidade poderá ser atribuída, em ambos os sentidos, no tráfico internacional provenientes de ou destinado ao território no qual se realizou a mudança.

VIII

Quaisquer modificações das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como alteração do Anexo. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que, sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades, considerados os princípios enunciados na Seção IV do presente Anexo, julgarem os interesses de suas empresas aéreas nacionais, prejudicados pelas empresas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acordo satisfatório.

IX

Depois de entrar 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 empresas aéreas designadas para explorar os serviços convencionados ou parte dos referidos serviços. Essa troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos.

QUADRO I

- A) Rotas holandesas com destino ao território brasileiro:
De Amsterdam, via pontos intermediários em Europa e África, para Natal ou Recife e Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.
- B) Rotas holandesas através do território brasileiro:
De Amsterdam, via pontos intermediários em Europa e África, para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, e ou São Paulo, e daí, para pontos além em terceiros países, via Porto Alegre, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

QUADRO II

- A) Rotas brasileiras com destino ao território holandês:
Do Brasil, via pontos intermediários em África e Europa, para Amsterdam, em ambos os sentidos.
- B) Rotas brasileiras através dos territórios holandeses:
Do Brasil, via pontos intermediários em África e Europa, para Amsterdam, e daí, para pontos além, em terceiros países, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.
- Do Brasil, via Paramaribo, e ou Curaçao para pontos em terceiros países, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AERIENS ENTRE LES ETATS-UNIS DU BRÉSIL ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas considérant:

— que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport se sont considérablement accrues:

— que ce mode de transport grâce à ces caractéristiques propres facilite le rapprochement des nations entre elles, par les liaisons rapides qu'il permet l'instaurer;

— qu'il convient d'organiser, d'une manière sûre et ordonnée les services aériens internationaux réguliers et de poursuivre dans la plus large mesure possible de développement de la coopération internationale dans ce domaine, sans porter préjudice aux intérêts nationaux régionaux;

— qu'il est leur désir d'arriver à la conclusion d'une Convention générale multilatérale tous les nations en matière de transport aérien international;

qu'en attendant la conclusion de la dite Convention générale multilatérale, dont participent les deux Gouvernements, il devient nécessaire de conclure un Accord destiné à assurer les communications aériennes régulières entre les deux pays, conformément aux dispositions de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944;

ont désigné les plénipotentiaires à cet effet, lesquels, ayant échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article I

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord et à son Annexe, en vue de l'établissement des services aériens internationaux réguliers mentionnés en leur texte, et dorénavant désignés par l'expression "services agréés".

Article II

1. Chacun des services agréés, peut être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie Contractante à qui ces droits ont été concédés, mais pas avant que:

a) la Partie Contractante à qui les droits ont été accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien de sa nationalité pour exploiter la ou les routes spécifiées.

b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait autorisée la ou les entreprises de transport aérien en question à ouvrir les services agréés, ce qu'elle fera sans retard, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent Article et de l'Article VI.

Les entreprises de transport aérien désignées pourront être appelées à fournir aux autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article III

Afin d'éviter toute mesure discriminatoire et de respecter le principe de l'égalité de traitement:

1. Les taxes que chacune des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à la ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation des dits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur les territoire d'une Partie Contractante ou pris sur ce territoire à bord d'aéronefs, de l'autre Partie Contractante par une entreprise de transport aérien désignée par cette dernière Partie Contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise, bénéficieront d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celles de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3. Tout aéronef de l'une des Parties Contractantes affecté à l'exploitation des services agréés, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des dits aéronefs, bénéficieront de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus du dit territoire.

Article IV

Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou de révoquer une telle autorisation lorsqu'elle n'a pas la preuve suffisante qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de nationaux de cette dernière Partie Contractante ou lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 13 de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord et son Annexe, au dans le cas où les aéronefs mis en service par cette entreprise ne seraient pas pourvus d'équipage dont les membres possèdent la nationalité d'origine de la première Partie Contractante sauf lorsqu'il s'agit de l'entraînement du personnel navigant.

Article V

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Annexe au présent Accord, ou de se prévaloir de la faculté mentionnée à l'article IV, elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

Toute modification à l'Annexe convenue entre les dites autorités entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

Article VI

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son Annexe qui n'est pas subordonné aux dispositions du Chapitre XVIII de la Convention sur

l'Aviation Civile Internationale précitée, et qui ne peut pas être réglé par voie de consultation directe, sera soumis à l'arbitrage soit par un Tribunal soit par toute autre personne ou organisme convenu.

Article VII

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation deviendra effective six (6) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, la dite notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article VIII

Dès l'entrée en vigueur d'une Convention multilatérale ratifiée par les deux Parties Contractantes cet Accord et son Annexe devront être amendés de façon à s'ajuster aux dispositions de la dite Convention multilatérale.

Article IX

Le présent Accord se substitue à tous privilèges, concessions ou autorisations antérieurement accordés à quelque titre que ce soit par l'une des Parties Contractantes à des entreprises aériennes de l'autre Partie Contractante.

Article X

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XI

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

a) l'expression "autorités aéronautiques" s'entendra en ce qui concerne les Etats-Unis du Brésil, le Ministre de l'Aéronautique et en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre du Transport ou le Ministre auquel ressortit l'Aviation Civile, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

b) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entendra de toute entreprise que l'une des Parties Contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés et qui aura fait l'objet d'une notification aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'Article II du présent Accord;

c) l'expression "service aérien international régulier" s'entendra de tout service exploité avec uniformité de fréquence par une entreprise de transport aérien désignée d'accord avec les horaires et routes approuvés d'avance par les gouvernements intéressés.

Article XII

Cet Accord sera approuvé ou ratifié, selon le cas, conformément aux dispositions constitutionnelles de chaque Partie Contractante et entrera en vigueur à partir du jour de l'échange de notes diplomatiques à cet effet, ce qui sera fait le plus tôt possible.

Les Parties Contractantes s'efforceront de rendre effectives les dispositions du présent Accord dans les limites de leurs attributions administratives trente (30) jour après la date de sa signature.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont conclu le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Rio de Janeiro, le 6 novembre 1947, en double exemplaire, en langues portugaise, néerlandaise et française, le texte français faisant foi en cas de doute sur l'interprétation des textes portugais et néerlandais. — *Raul Fernandes* — *Armando Trompowsky* — *B. Kleyn Molekamp*.

ANNEXE

I

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les routes mentionnées au Tableau II ci-annexé.

II

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accorde au Gouvernement des Etats-Unis du Brésil le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les routes mentionnées au Tableau II ci-annexé.

III

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes dans les conditions fixées à l'Accord et à la présente Annexe, jouiront sur les territoires de l'autre Partie Contractante, sur chaque itinéraire décrit aux Tableaux ci-annexés, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir, d'atterrir pour des raisons non commerciales aux aéroports ouverts au trafic international, ainsi que du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier, et des marchandises aux points mentionnés dans les dits Tableaux, conformément aux dispositions de la Section IV.

IV

a) La capacité de transport offerte par les entreprises des deux Parties Contractantes devra être étroitement adaptée à la demande de trafic

b) Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties Contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

c) Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d) Les services agréés auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ressort l'entreprise et les pays de destination.

e) Le droit pour les entreprises de transport aérien désignées d'embarquer et de débarquer aux points et sur les routes spécifiés du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné, affirmés par les deux Parties Contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

2) aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers;

3) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

V

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se consulter à la demande de l'une d'elles en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les principes énoncés à la Section IV ci-dessus sont appliqués et en particulier d'éviter qu'une partie du trafic ne soit détournée au préjudice de l'une des entreprises aériennes désignées.

VI

a) La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par les autres entreprises et des caractéristiques présentées par chaque service.

b) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante, entre les points du territoire néerlandais et les points du territoire brésilien mentionnés aux Tableaux ci-annexés, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante, au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces autorités.

c) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcours.

d) Les recommandations de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.), seront prises en considération dans l'établissement de ces tarifs.

e) Au cas où les entreprises de transport aérien désignées ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des termes, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article VI de l'Accord.

VII

a) Au sens de la présente Section l'expression "rupture de charge" à une escale donnée signifie qu'au delà de ce point le trafic sur la ligne considérée est assuré par la même entreprise avec un aéronef différent de celui que a été utilisé sur la même ligne avant la dite escale.

b) Toute rupture de charge justifiée par des raisons d'économie d'exploitation sera admise en tout point du territoire des deux Parties Contractantes mentionnées aux Tableaux ci-annexés.

c) Toutefois, aucune rupture de charge ne pourra intervenir sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes dans les cas où elle modifierait les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier, ou serait incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord et son Annexe et particulièrement avec la Section IV de la dite Annexe.

d) En particulier, pour les services en provenance du pays d'immatriculation des aéronefs, les départs après rupture de charge ne pourront avoir lieu qu'en correspondance avec les arrivées des appareils utilisés jusqu'au point de rupture. De même la capacité de l'aéronef utilisé après rupture de charge sera déterminée en fonction du trafic parvenant au point de rupture à destination dès au delà de celui-ci.

e) Lorsqu'une certaine capacité sera disponible dans l'aéronef utilisé après une rupture de charge effectuée conformément aux dispositions de l'alinéa "d" ci-dessus, cette capacité pourra être affectée à l'aller et au retour au trafic international en provenance et à destination du territoire sur lequel la rupture a été effectuée.

VIII

Toute modification des routes aériennes mentionnées aux Tableaux ci-annexés, qui affecterait des escales dans les territoires autres que ceux des Parties Contractantes, ne sera pas considérée comme une modification à l'Annexe. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification, sous réserve toutefois de sa notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Si ces dernières estiment, en égard aux principes énoncés à la Section IV de la présente Annexe, que les intérêts de leurs entreprises de transport aérien nationales sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers, par les entreprises de l'autre Partie Contractante, elles se concerteront avec les autorités aéronautiques de cette dernière afin de parvenir à un accord satisfaisant.

IX

A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront se communiquer aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations données

à leurs propres entreprises désignées pour exploiter les services agréés ou des fractions des dits services. Ces informations comporteront notamment copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles ainsi que de tous documents annexés.

TABLEAU I

- A) Routes néerlandaises à destination du territoire brésilien:
De Amsterdam, via des points intermédiaires en Europe et Afrique, vers Natal ou Recife et Rio de Janeiro, dans les deux sens.
- B) Routes néerlandaises desservant et traversent le territoire brésilien:
De Amsterdam via des points intermédiaires en Europe et Afrique, vers Natal ou Recife, Rio de Janeiro et ou São Paulo et de là via Porto Alegre vers des points en pays tiers suivant des itinéraires raisonnablement directs, dans les deux sens.

TABLEAU II

A) Routes brésiliennes à destination du territoire néerlandais:
Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe, vers Amsterdam, dans les deux sens.

B) Routes brésiliennes desservant et traversant le territoire néerlandais:

Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe, vers Amsterdam et de là vers des points intermédiaires en pays tiers, suivant des itinéraires raisonnablement directs, dans les deux sens.

Du Brésil, via Paramaribo et ou Curaçau vers des points en pays tiers, suivant des itinéraires raisonnablement directs, dans les deux sens.

LUCHTVAAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE VERENIGDE STATEN VAN BRAZILIE EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

De Regering van de Verenigde Staten van Brazilië en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, overwegende:

— dat de mogelijkheden van de burgerluchtvaart als vervoersmiddel aanzienlijk zijn toegenomen;

— dat dit vervoersmiddel, dank zij zijn karakteristieke eigenschappen, de toenadering van volkeren door de snelle verbindingen, welke het kan bewerkstelligen, begunstigt;

— dat het wenselijk is, om op veilige en ordelijke wijze de regelmatige internationale luchtdiensten te organiseren en zoveel mogelijk de ontwikkeling van internationale samenwerking op dit gebied te bevorderen, zonder daarbij schade te doen aan nationale en regionale belangen;

— dat het Haar wens is om te geraken tot de afsluiting van een algemeen multilateraal verdrag betreffende de internationale luchtvaart, waartoe alle luchtverreende volkeren zijn toegetreden;

— dat in afwachting van de afsluiting van bedoeld algemeen multilateraal verdrag, waartoe beide Regeringen zullen zijn toegetreden, het noodzakelijk is een overeenkomst af te sluiten met het doel regelmatige luchtverbindingen tussen beide landen te verzekeren, een en ander in overeenstemming met de bepalingen van het Internationale Burger Luchtvaart Verdrag op 7 December 1944 te Chicago afgesloten;

hebben te dien einde hun Gevolmachtigden aangewezen, die na hun volmachten in goede orde te hebben bevonden en te hebben bewezen, overeenstemming hebben bereikt inzake de hieronder volgende artikelen:

Artikel I

De Verdragssluitende Partijen kennen elkander toe de rechten vermeld in deze Overeenkomst en haar Bijlage, met betrekking tot de vestiging van de regelmatige internationale luchtdiensten daarin beschreven en hierna te noemen "de overeengekomen luchtdiensten".

Artikel II

1. Ieder der overeengekomen luchtdiensten kan worden ingesteld hetzij onmiddellijk, hetzij op een lateren datum ter keuze van de Verdragssluitende Partij aan wie deze rechten zijn toegekend, maar niet alvorens:

a) De Verdragssluitende Partij aan wie de rechten zijn toegekend een of meer luchtvaartondernemingen van haar nationaliteit heeft aangewezen om de omschreven route of routes te exploiteren;

b) De Verdragssluitende Partij die de rechten toekent, de betrokken luchtvaartonderneming of luchtvaartonderneming heeft gemachtigd de overeengekomen diensten te openen, hetgeen zij zonder verdrag zal doen, onder voorbehoud van de bepalingen in het tweede Lid van dit Artikel en van Artikel IV.

2. Van de aangewezen luchtvaartondernemingen kan worden geeist, dat zij aan de luchtvaart-autoriteiten van de Verdragsluitende Partij, die de rechten verstrekt, het bewijs leveren, dat zij in staat zijn de eisen te vervullen, die zijn gesteld in de wetten en regelingen, die normaliter van toepassing zijn op de exploitatie van commerciële luchtvaartondernemingen.

Artikel III

Teneinde elke discriminatie te vermindren en het beginsel van gelijkheid van behandeling te eerbiedigen wordt overeengekomen dat:

1. De rechten, die ieder der Verdragsluitende Partijen heft of doet heffen voor het gebruik van de luchtvaartterreinen en andere faciliteiten, te verlenen aan de luchtvaartonderneming ou luchtvaartondernemingen aangewezen door de andere Verdragsluitende Partij, niet hoger zullen zijn dan die welke worden geheven voor het gebruik van bedoelde luchtvaartterreinen en faciliteiten door de nationale luchtvaartuigen in gebruik op overeenkomstige internationale luchtdiensten.

2. De brandstoffen, de smeerolieën en de reserve-delen, ingevoerd binnen het grondgebied van een Verdragsluitende Partij of op dit grondgebied ingeladen in luchtvaartuigen van de andere Verdragsluitende Partij door een luchtvaartonderneming aangewezen door laatstbedoelde Verdragsluitende Partij, of wel voor rekening van een dergelijke luchtvaartonderneming en uitsluitende bestemd voor het gebruik van luchtvaartuigen van die onderneming, een even gunstige behandeling zullen krijgen, of op die van de meestbegunstigde staat voor zover het betreft de heffing van

douane-rechten, inspectie-kosten of andere nationale rechten en belastingen.

3. Ieder luchtvaartuig van een der Verdragsluitende Partijen, in gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, zöwl als de brandstoffen, de smeerolieën, de reserve-delen, de normale uitrusting en de boordvoorraden voor zover deze aan boord van bedoelde luchtvaartuigen blijven, ontheffing zullen genieten van de douanerechten, de inspectie-kosten of andere overeenkomstige rechten en belastingen, zelfs in het geval waarin deze goederen gebruikt of verbruikt worden door de luchtvaartuigen op hun vlucht boven bedoeld grondgebied.

Artikel IV

Iedere Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor een machtiging tot exploitatie te weigeren aan een luchtvaartonderneming aangewezen door de andere Verdragsluitende Partij, ofwel een dergelijke machtiging in te trekken, in geval zij niet het bewijs heeft, dat een overheersend, deel van den eigendom en dat werkelijke contröle van die onderneming in handen zijn van orderdanen van laatstbedoelde Verdragsluitende Partij, of in geval die luchtvaartonderneming niet handelt overeenkomstig de wetten en reglementen als bedoeld in Artikel 13 van het Internationale Bruger Luchtvaart Verdrag, ofwel niet de verplichtingen nakomt haar opgelegd door deze Overeenkomst en haar Bijlage, ofwel in het geval waarin de luchtvaartuigen gebruikt door bedoelde luchtvaartonderneming niet zijn bemand met een bemanning waarvan de leden de nationaliteit bezitten van de eerste Verdragsluitende Partij, behoudens in geval van opleiding van luchtvaarend personeel.

Artikel V

Indien een der Verdragssluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van de Bijlage van deze Overeenkomst te veranderen of wenst gebruik te maken van de mogelijkheid vermeld in Artikel IV, kan zij verlangen, dat overleg plaats heeft tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten der beide Verdragssluitende Partijen, welk overleg moet aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen nadat bedoeld verzoek is ingediend.

Elke wijziging in de Bijlage, overeengekomen tussen bedoelde autoriteiten, zal in werking treden na haar bevestiging door middel van een uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel VI

Elk geschil tussen de Verdragssluitende Partijen met betrekking tot de uitleg of de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage, hetwelk niet is onderworpen aan de bepalingen van Hoofdstuk XVIII van het Internationale Burger Luchtvaart Verdrag als boven bedoeld, en hetwelk niet kan worden opgelost door onmiddellijk overleg, zal worden onderworpen aan arbitrage, hetzij door een scheidsgerecht, hetzij door een in onderling overleg aangewezen persoon of organisatie.

Artikel VII

Ieder der Verdragssluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere Verdragssluitende Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst op te zeggen. Een dergelijke mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie. De opzegging zal in werking treden zes (6) maanden na de dag van ontvangst van de opzegging door de andere Verdragssluitende Partij, tenzij deze opzegging vóór het einde van bedoelde periode in onderlinge overeenstemming teruggetrokken zou worden. In geval de Verdragssluitende Partij, die een dergelijke opzegging mocht ontvangen, de ontvangst daar van niet zou bevestigen, zal bedoelde opzegging geacht worden ontvangente zijn veertien (14) dagen na de ontvangst derzelve door de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie.

Artikel VIII

Zodra een multilateraal luchtvaartverdrag, geratificeerd door beide Verdragssluitende Partijen, in werking zal zijn getreden, zullen deze Overeenkomst en haar Bijlage worden gewijzigd, teneinde in overeenstemming te worden gebracht met de bepalingen van bedoeld multilateraal verdrag.

Artikel IX

Deze Overeenkomst vervangt alle rechten, vergunningen of machtigingen vroeger onder enige titel toegestaan door een der Verdragsluitende Partijen aan luchtvaartondernemingen van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel X

Deze Overeenkomst en alle daarop betrekking hebbende overeenkomsten zullen worden geregistreerd bij de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie.

Artikel XI

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage betekent:

a) De uitdrukking "luchtvaart-autoriteiten", wat betreft de Verenigde Staten van Brazilië, de Minister van Luchtvaart, en wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Verkeer of de Minister onder wien de Burger Luchtvaart ressorteert, ofwel in beide gevallen, ieder persoon of iedere organisatie, die gemachtigd zal zijn de bevoegdheden in handen dezer Ministers uit te oefenen.

b) De uitdrukking "de aangewezen luchtvaartonderneming", iedere onderneming, die een der Verdragsluitende Partijen zal hebben aangewezen om de overcegekomen luchtdiensten te exploiteren en met betrekking tot wie mededeling zal zijn gedaan aan de de voegde luchtvaart-autoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij in overeenstemming met de bepalingen van Artikel II van de Overeenkomst.

c) De uitdrukking "regelmatige internationale luchtdienst", iedere luchtdienst met regelmatige frequentie uitgevoerd door een aangewezen luchtvaartonderneming overeenkomstig de dienstregelingen en de vooral door de belanghebbende Regeringen goedgekeurde routes.

Artikel XII

Deze Overeenkomst zal worden goedgekeurd of zonodig geratificeerd overeenkomstig de constitutionele bepalingen van iedere Verdragsluitende Partij en zal in werking treden op de dag van uitwisseling van de desbetreffende diplomatieke nota's, welke uitwisseling zo spoedig mogelijk zal plaats vinden.

De Verdragsluitende Partijen zullen alles in het werk stellen om de bepalingen van deze Overeenkomst voor zover de administratieve bevoegdheden zulks toelaten in werking te doen treden dertig (30) dagen na de datum van ondertekening der Overeenkomst.

Ten bewijze waarvan de Gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend en van hun zegel hebben voorzien.

Gedaan te Rio de Janeiro, 6 November 1947, in drie exemplaren, in de Portugees, Nederlandse en Franse taal, waarbij in geval van twijfel van interpretatie der Nederlandse en Portugees teksten de Frans taal beslissend zal zijn. — *Raul Fernandes* — *Armando Trompowsky* — *B. Kleyn Molekamp*.

BIJLAGE

I

De Regering van de Verenigde Staten van Brazilië geeft aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht om door een of meer door haar aangewezen luchtvaartondernemingen luchtdiensten te doen uitvoeren op de routes vermeld in Aanhangsel I.

II

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden geeft aan de Regering van de Verenigde Staten van Brazilië het recht om door een of meer door haar aangewezen luchtvaartondernemingen luchtdiensten te doen uitvoeren op de routes vermeld in aangehecht Aanhangsel II.

III

De luchtvaartonderneming(en) aangewezen door ieder der Verdragsluitende Partijen zullen onder de voorwaarden vastgesteld in de Overeenkomst en deze Bijlage op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij op iedere route beschreven in de aangehecht Aanhangsels, het recht genieten over het grondgebied te vliegen zonder echter te landen, om er te landen wegens niet commerciële redenen op de luchtvaarterreinen, die zijn opengesteld voor het internationale verkeer, benevens het recht om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen af te zetten en op te nemen op de punten vermeld in genoemde Aanhangsels, een en ander overeenkomstig de bepalingen van Paragraaf IV.

IV

a) De vervoersmogelijkheid aangeboden door de luchtvaartondernemingen der beide Verdragsluitende Partijen zal in nauwe verhouding staan tot de vraag naar vervoer.

b) De luchtvaartondernemingen aangewezen door beide Verdragsluitende Partijen zullen verzekerd zijn van een rechtvaardige en billijke behandeling, teneinde gebruik te kunnen maken van gelijke mogelijkheden voor de exploitatie der overeengekomen luchtdiensten.

c) De luchtvaartondernemingen aangewezen door beide Verdragsluitende Partijen zullen op de gemeenschappelijke trajecten hun wederkerige belangen respecteren, teneinde niet op onnodige wijze haar respectievelijke luchtdiensten te beïnvloeden.

d) De overeengekomen luchtdiensten zullen in beginsel als doel hebben een vervoersgelegenheid aan te bieden, die overeenkomt met de vraag naar vervoer tussen het land waar de onderneming gevestigd is en de landen van bestemming.

e) Het recht van de aangewezen luchtvaartondernemingen om internationaal vervoer bestemd voor of afkomstig van derde landen op te nemen en af te zetten, zal worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene beginselen van een ordelijke ontwikkeling zoals gehuldigd door de beide Verdragsluitende Partijen, en zal zijn onderworpen aan de voorwaarde dat het vervoersaanbod zal worden aangepast aan:

1) de vraag naar vervoer tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;

2) de eisen gesteld door een economische exploitatie van lange-afstand-verkeer;

3) de vraag naar vervoer, die zich voordoet in de overvlogen gebieden, rekening houdend met lokale en regionale luchtdiensten.

V

De luchtvaart-autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen zullen op verzoek van één van haar in overleg kunnen treden betrekking tot een onderzoek naar de omstandigheden waarop de beginselen, vastgelegd in Paragraaf IV hierboven, worden toegepast, in het bijzonder om te voorkomen, dat een deel van het verkeer onrechtvaardiglijk wordt ontnomen aan een der aangewezen luchtvaartondernemingen.

VI

a) Tarieven zullen op redelijke hoogte worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder rekening zal worden gehouden met economische exploitatie-eisen, met een normale winst, met tarieven geheven door de andere ondernemingen en met karakteristieken van iedere dienst in het bijzonder.

b) De tarieven, die zullen worden ingevoerd door de vanwege iedere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartondernemingen tussen de punten op Nederlands grondgebied en de punten op Braziliaans grondgebied, zoals deze zijn vermeld in de aangehechte Aansluitingsaktes, zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van belanghebbende luchtvaartautoriteiten van iedere Verdragsluitende Partij, ten minste dertig (30) dagen vóór de dag van in werking treding, welke termijn kan worden verkort in bijzondere gevallen onder voorbehoud van goedkeuring door deze autoriteiten.

c) De luchtvaartondernemingen van iedere Verdragsluitende Partij zullen zich met elkander verstaan inzake de passagiers — en goederen-

tarieven, te heffen op de gemeenschappelijke trajecten van hun luchtvaartondernemingen van derde landen, die hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk op de zelfde trajecten exploiteren.

d) De aanbevelingen van de Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.) zullen bij de vaststelling der tarieven in aanmerking worden genomen.

e) Voor het geval dat de aangewezen luchtvaartondernemingen niet tot overeenstemming zouden kunnen komen inzake de vaststelling van tarieven, zullen de luchtvaartautoriteiten der beide Verdragsluitende Partijen trachten tot een bevredigende regeling te komen.

In het uiterste geval zal worden overgegaan tot arbitrage zoals voorzien in Artikel VI van de Overeenkomst.

VII

a) In den zin van deze Paragraaf zal de uitdrukking "wijziging van vervoersaanbod" op een bepaalde landingsplaats betekenen, dat verder dan dit punt het vervoer op de betrokken luchtdienst wordt verzekerd door de zelfde onderneming met een ander type luchtvaartuig dan dat hetwelk werd gebruikt op de zelfde dienst vóór bedoelde landingsplaats.

b) Elke wijziging van vervoersaanbod zal worden toegestaan op ieder punt van het grondgebied der beide Verdragsluitende Partijen, zoals deze punten zijn vermeld in aangehechte Aansluitingsaktes, voor zover zulks is gerechtvaardigd door eisen te stellen aan een economische exploitatie.

c) Evenwel zal geen enkele wijziging van vervoersaanbod kunnen plaats vinden op het grondgebied van een der Verdragsluitende Partijen, in geval waarin zulks een wijziging van het karakter van de exploitatie van lange-afstand-verkeer ten gevolge zou hebben of niet in overeenstemming zou zijn met de beginselen, vastgelegd in deze Overeenkomst en haar Bijlage, in het bijzonder met Paragraaf IV der Bijlage.

d) In het bijzonder zal voor wat betreft luchtdiensten, die hun herkomst vinden in het land waarin de luchtvaartuigen zijn ingeschreven, het vertrek na wijziging van vervoersaanbod niet kunnen plaats vinden dan in aansluiting op de aankomst van de luchtvaartuigen in gebruik tot het punt van wijziging. Evenzeer zal het vervoersaanbod van het luchtvaartuig in gebruik na de wijziging van vervoersaanbod bepaald worden in overeenstemming met het vervoer dat in de oorspronkelijke luchtvaartuigen reist en normaliter voor verdere plaatsen is bestemd.

e) Indien in het luchtvaartuig in gebruik na een wijziging van vervoersaanbod, zoals deze tot stand zal zijn gekomen overeenkomstig de bepalingen sub d), een betere vervoersgelegenheid ter beschikking is, zal deze gelegenheid kunnen worden gebruikt in beide richtingen voor internationaal vervoer afkomstig van en bestemd voor het grondgebied, waarop de wijziging plaats vindt.

VIII

Elke wijziging van luchttroutes vermeld in aangehechte Aansluitings, die betrekking heeft op landingen in andere grondgebieden dan die der beide Verdragsluitende Partijen, zal niet als een wijziging van de Bijlage worden beschouwd. De luchtvaart-autoriteiten van iedere Verdragsluitende Partij zullen dienovereenkomstig eenzijdig kunnen overgaan tot een dergelijke wijziging, evenwel onder voorbehoud van een desbetreffende mededeling zonder vertraging aan de luchtvaart-autoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij.

Indien laatstgenoemden van oordeel zijn, dat in verband met de beginselen vastgelegd in Paragraaf IV van deze Bijlage, de belangen van haar nationale luchtvaartondernemingen worden beïnvloed door de omstandigheid, dat verkeer wordt bewerkstelligd tussen haar eigen grondgebied en de nieuwe tussenlanding in derde landen door de ondernemingen van de andere Verdragsluitende Partij, zullen zij zich verstaan met de luchtvaart-autoriteiten van laatstgenoemde Partij, teneinde tot een bevredigende oplossing te komen.

IX

Vanaf het ogenblik van in werking treding van deze Overeenkomst zullen de luchtvaart-autoriteiten der Verdragsluitende Partijen elkander zo spoedig mogelijk mededeling moeten doen met betrekking tot de machtigingen gegeven aan haar eigen aangewezen ondernemingen om de over-eengekomen luchtdiensten of geledten daarvan te exploiteren. Deze inlichtingen zullen met name omvatten afschrift van de gegeven machtigingen van eventuele wijzigingen daarin en van alle daarbij gevoegde documenten.

AANHANGSEL I

Nederlandse routes naar de Verenigde Staten van Brazilië en over Braziliaans grondgebied:

A) Van Nederlands grondgebied naar Brazilië:
Amsterdam via tussengelegen punten in Europa en in West-Afrika naar Natal-Recife en Rio de Janeiro, in beide richtingen.

B) Van Nederlands grondgebied over Brazilië:
Amsterdam via tussengelegen punten in Europa en in West-Afrika naar Natal-Recife — Rio de Janeiro — São Paulo naar derde landen langs rechtstreekse routes via Porto Alegre, in beide richtingen.

AANHANGSEL II

Braziliaanse routes naar Nederland en over Nederlands grondgebied:

A) Van Braziliaans grondgebied naar Nederland:
Van Braziliaans grondgebied via tussengelegen punten in West-Afrika en Europa naar Amsterdam, in beide richtingen.

B) Van Braziliaans grondgebied over Nederlands grondgebied.

1) Van Braziliaans grondgebied via tussengelegen punten in West-Afrika en in Europa naar Amsterdam en derde landen langs redelijk rechtstreekse routes, in beide richtingen;

2) Van Braziliaans grondgebied via tussengelegen punten naar Paramaribo en/of Curaçao en derde landen langs redelijk rechtstreekse routes, in beide richtingen.