

**No. 684**

---

**NORWAY  
and  
BRAZIL**

**Air Transport Agreement (with annex and protocol). Signed  
at Rio de Janeiro, on 14 November 1947**

*Norwegian, Portuguese and French official texts of the Agreement and annex,  
and French official text of the Protocol, communicated by the Secretary-  
General of the International Civil Aviation Organization. The registration  
took place on 29 November 1949.*

---

**NORVÈGE  
et  
BRÉSIL**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et protocole).  
Signé à Rio-de-Janeiro, le 14 novembre 1947**

*Textes officiels norvégien, portugais et français de l'Accord et de l'annexe et  
texte officiel français du Protocole communiqués par le Secrétaire général  
de l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'enregistrement a  
eu lieu le 29 novembre 1949.*

NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN

No. 684. LUFTFARTSAVTALE MELLEML NORGE OG BRASILS  
FORENTE STATER

Norges Regjering og Brasils Forente Staters Regjering har i betraktning av

— at mulighetene for kommersiell luftfart som transportmiddel er økt betydelig

— at denne transportmåte på grunn av sine særegenheter ved å gi anledning til hurtige forbindelser fremmer sambandet mellom nasjonene,

— at det er ønskelig å organisere regulære internasjonale luftruter på en trygg og velordnet måte og å fortsette utviklingen av det internasjonale samarbeid på dette område i størst mulig omfang, uten at nasjonale og regionale interesser blir skadelidende,

— at det er deres ønske å nå frem til avslutningen av en alminnelig flersidig overenskomst som skal være bindende for alle nasjoner for såvidt angår internasjonal lufttransport,

— at i påvente av avslutningen av nevnte flersidige overenskomst, som begge regjeringer slutter seg til, blir det nødvendig å slutte en avtale som tar sikte på å sikre regulær luftforbindelse mellom de to land i samsvar med bestemmelsene i Overenskomsten om Internasjonal Sivil Luftfart, undertegnet i Chicago 7 desember 1944,

i dette øyemed oppnevnt befullemektige e representanter som etter å ha utvekslet sine fullmakter, som er funnet i god og behørig orden, er blitt enige om følgende bestemmelser :

*Artikkel I*

De kontraherende parter gir hverandre de rettigheter som er angitt i denne avtale og dens vedlegg, med det formål å opprette de i disses tekst nevnte regulære internasjonale luftruter, heretter kalt « avtalte ruter ».

*Artikkel II*

1. Enhver av de avtalte ruter kan settes igang straks eller på et senere tidspunkt etter valg av den kontraherende part som har fått rettighetene, men ikke før :

- a) den kontraherende part som har fått rettighetene, har utpekt ett eller flere av sitt lands luftfartselkaper som skal drive den eller de angitte ruter,

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

No. 684. ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE  
A NORUEGA E OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

O Govêrno da Noruega e o Govêrno dos Estados Unidos do Brasil, 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 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 êsse 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 têrmos da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 dias de dezembro de 1944 ;

designaram para êsse efeito, Plenipotenciários, os quais depois de haverem trocado seus Plenos Poderes, achados 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) den kontraherende part, som gir rettighetene, har gitt den nødvendige driftstillatelse til vedkommende luft fartsselskap eller luftfartselskaper. Slik tillatelse skal gis uten opphold under forbehold av bestemmelsene i denne artikkels punkt 2 og i artikkel IV.

2. De utpekte luftfartselskaper kan pålegges å godtgjøre overfor luftfartsmyndighetene i den kontraherende stat som gir rettighetene at de er istand til å oppfylle de vilkår som er fastsatt i de lover og bestemmelser som normalt anvendes når det gjelder drift av kommersielle luftfartselskaper.

### *Artikkel III*

For å forebygge enhver diskriminerende praksis og for å etterkomme prinsippet om ensartet behandling skal :

1. De avgifter som enhver av de kontraherende parter kan pålegge eller tillate pålagt den annen kontraherende parts utpekte luftfartselskap eller luftfartselskaper for bruk av flyplasser og annen markorganisasjon, ikke være høyere enn de avgifter som måtte betales av vedkommende parts egne luftfartøyer i liknende internasjonal trafikk for bruk av slike flyplasser og slik markorganisasjon.

2. Brenselsstoffer, smøreolje og reservedeler innført til den ene kontraherende parts territorium eller tatt ombord i luftfartøy på dens territorium av den annen kontraherende part, det være for dennes egen regning eller for de utpekte luftfartselskapers regning, og beregnet bare til bruk for luftfartøyer tilhørende luftfartselskaper utpekt av den annen kontraherende part, tilståes med hensyn til tollavgifter, inspeksjonsavgifter, og andre avgifter pålagt av den førstnevnte kontraherende part en behandling som ikke er mindre gunstig enn den som innrømmes landets egne luftfartselskaper som driver internasjonal luftfart, eller som innrømmes luftfartselskaper hjemmehørende i land som nyter bestevilkår.

3. Den ene kontraherende parts luftfartøyer som brukes på avtalte ruter, og forsyninger av brenselsstoffer, smøreolje, reservedeler, vanlig utstyr og slike luftfartøyers forsyninger ellers som beholdes ombord, være fritatt for tollavgifter, inspeksjonsavgifter og liknende avgifter på den annen kontraherende parts territorium selv om slike forsyninger blir brukt av nevnte luftfartøyer under flyging innenfor det nevnte territorium.

### *Artikkel IV*

Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte å innvilge en driftstillatelse eller til å tilbakekalle en slik tillatelse for et luftfartselskap

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

### *Artigo IV*

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contra-

utpekt av den annen kontraherende part, når den ikke anser det tilstrekkelig godtgjort at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll av vedkommende luftfartselskap ligger hos den annen kontraherende parts statsborgere, eller når vedkommende luftfartselskap ikke overholder de lover og bestemmelser som er nevnt i artikkel 13 i Overenskomst om Internasjonal Sivil Luftfart, eller ikke oppfyller forpliktelsene som denne avtale med vedlegg pålegger det, eller når luftfartøyer som er satt inn i trafikken av dette selskap ikke er bemannet med annen kontraherende parts statsborgere, unntagen i de tilfelle hvor det foregår trening av mannskaper.

#### *Artikkel V*

Hvis en av de kontraherende parter anser det ønskelig å endre noen bestemmelse i vedlegget til denne avtale, eller å benytte seg av de rettigheter som er nevnt i artikkel IV, kan den anmode om at en samråding finner sted mellom de to kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheter. Slik samråding skal påbegynnes innen en frist av seksti (60) dager regnet fra datoen for anmodningens fremsettelse.

Hvis disse myndigheter blir enige om at vedlegget skal endres, skal slike endringer tre ikraft etter å være blitt bekreftet ved en utveksling av noter gjennom diplomatiske kanaler.

#### *Artikkel VI*

Twist mellom de kontraherende parter med hensyn til fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale eller dens vedlegg, og som ikke er undergitt reglene i kapitel XVIII i tidligere nevnte Overenskomst om Internasjonal Sivil Luftfart, skal når den ikke kan avgjøres ved direkte samråding, henvises til voldgift enten ved en domstol eller ved enhver annen person eller organisasjon, som man måtte bli enig om.

#### *Artikkel VII*

Hver av de kontraherende parter kan når som helst gi melding til den annen kontraherende part om at den ønsker å bringe denne avtale til opphør. Slik oppsigelse skal samtidig sendes Den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon. Oppsigelsen trer i kraft seks (6) måneder etter den dag den annen kontraherende part har mottatt oppsigelsen, medmindre oppsigelsen etter avtale mellom de kontraherende parter trekkes tilbake før utløpet av denne tid. Hvis den annen kontraherende part unnlater å erkjenne mottagelsen av oppsigelsen, skal den anses for å være mottatt fjorten (14) dager etter at den er mottatt av Den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon.

tante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente caracterizado que uma parte substancial da propriedade e o contrôlo 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, exceptuados 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 sessenta (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 às normas prescritas no capítulo XVIII da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e não puderem ser resolvidas por meio de consulta direta, 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 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 fôr retirada por acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não fôr 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.

*Artikkel VIII*

Så snart en flersidig luftfartsoverenskomst som er godtatt av begge kontraherende parter, trer ikraft, skal nærværende avtale med vedlegg endres slik at den blir i samsvar med bestemmelsene i den flersidige overenskomst.

*Artikkel IX*

Denne avtale avløser alle på undertegningstiden bestående rettigheter, konsesjoner eller tillatelser som av en hvilken som helst tidligere er gitt av den ene av de kontraherende parter til den annen kontraherende parts luftfartselskaper.

*Artikkel X*

Denne avtale og alle andre avtaler i tilknytning til den skal registreres i Den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon.

*Artikkel XI*

Med hensyn til anvendelsen av denne avtale og dens vedlegg betyr :

- a) uttrykket « luftfartsmyndigheter » for Norges vedkommende Samferdselsministereren og for Brasils Forente Staters vedkommende Luftfartsministeren, eller i begge tilfeller enhver person eller organ som har fullmakt til å utføre de funksjoner som tilligger vedkommende ministere.
- b) uttrykket « utpekt luftfartselskap » ethvert luftfartselskap som en av de kontraherende parter har utpekt til å drive de avtalte ruter og hvorom skriftlig melding er gitt til den annen kontraherende parts kompetente luftfartsmyndigheter i samsvar med bestemmelsene i artikkel II i denne avtale.
- c) uttrykket « regulær internasjonal luftrute » enhver internasjonal luftrute som drives av et utpekt luftfartselskap med regulære frekvenser og i samsvar med de tidtabeller og ruteplaner som på forhånd er godkjent av de interesserte regjeringer.

*Artikkel XII*

Denne avtale skal, alt etter omstendighetene, godkjennes eller ratifiseres i samsvar med de kontraherende parters statsforfatning, og skal tre i kraft på den dag det utveksles diplomatiske noter herom, hvilket skal gjøres så snart som mulig.

Begge kontraherende parter vil, i den utstrekning deres administrative myndigheter har adgang til det, søke å sette i kraft bestemmelsene i denne avtale tredve (30) dager fra undertegningsdagen.



*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 da Noruega, do Ministro de Transportes e Comunicações e, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções pelos memos 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 preestabelecidos e aprovados 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.

TIL BEKREFTELSE HERAV har undertegnede befullmektigede avsluttet denne avtale og satt sine segl på den.

UTFERDIGET i Rio de Janeiro, den 14. november 1947, i 2 eksemplarer i norsk, portugisisk og fransk tekst. I tilfelle av tvil med hensyn til fortolkningen av den norske og portugisiske tekst, skal den franske tekst være avgjørende.

Ivar MELHUUS

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

## V E D L E G G

### I

Brasils Forente Staters Regjering gir Norges Regjering rett til gjennom ett eller flere av den sistnevnte utpekte luftfartselskaper å sette i gang lufttrafikk på de ruter som er angitt i vedlagte liste I.

### II

Norges Regjering gir Brasils Forente Staters Regjering rett til gjennom ett eller flere av den sistnevnte utpekte luftfartselskaper å sette i gang lufttrafikk på de ruter som er angitt i vedlagte liste II.

### III

Det eller de luftfartselskaper som er utpekt av de kontraherende parter på de vilkår som er fastsatt i denne avtale med vedlegg, har på de annen kontraherende parts territorium på hver rute nevnt i vedlagte lister, rett til å fly over nevnte territorium uten å lande samt til å foreta ikke-kommersielle landinger på de flyplasser som er åpne for internasjonal trafikk, så vel som rett til i internasjonal trafikk å sette av eller ta opp passasjerer, post og gods på de punkter som er nevndt i vedlagte lister, i samsvar med bestemmelsene i paragraf IV.

### IV

a) Den transportkapasitet som settes inn av de to kontraherende parter luftfartselskaper skal nøye avpasses etter trafikkbehovet.

b) De luftfartselskaper som er utpekt av de to kontraherende parter, skal sikres en rettferdig og rimelig behandling slik at de har samme muligheter for å drive de avtalte ruter.

EM TESTEMUNHO DO QUE os Plenipotenciários abaixo assinados concluíram o presente Acôrdo e nele afixaram os respectivos selos.

FEITO no Rio de Janeiro, no dia 14 de novembro de 1947, em dois exemplares, em línguas norueguesa, portuguesa e francesa, fazendo fé, em caso de dúvida, o texto francês sôbre a interpretação dos textos norueguês e português.

Ivar MELHUUS

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

## A N E X O

### I

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

### II

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

### III

A emprêsa ou emprêsas de transportes aéreos designadas pelas Partes Contratantes nos têrmos do Acôrdo 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 tráfico internacional bem como do direito de embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros, obedecidas as disposições da Secção IV.

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

c) De luftfartselskaper som er utpekt av de to kontraherende parter, skal på de felles rutestrekninger ta hensyn til hverandres gjensidige interesser, slik at deres respektive ruter ikke påvirkes på utilbørlig måte.

d) De avtalte ruter skal ha som hovedformål å skaffe til veie en kapasitet som svarer til transportbehovet mellom det land hvor selskapet hører hjemme, og bestemmelseslandene.

e) De utpekte luftfartselskapers rett til på nærmere angitte punkter og ruter på den annen kontraherende parts territorium å ta opp og sette av internasjonal trafikk som skal til eller kommer fra tredje land, skal brukes i samsvar med de av begge kontraherende parter anerkjente alminnelige prinsipper for planmessig utvikling og således at kapasiteten avpasses etter :

1. transportbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandene,
2. kravet om en økonomisk drift av langdistanserutene og,
3. det bestående transportbehov i de områder som passeres, idet det tas hensyn til lokale og regionale ruter.

## V

De kontraherende parters luftfartsmyndigheter skal etter anmodning av en av partene, samrå seg med hverandre for å undersøke hvorledes de prinsipper som er fastlagt i paragraf IV ovenfor, praktiseres, og særlig å hindre at en del av trafikken blir avledet til skade for et av de utpekte luftfartselskaper.

## VI

a) Takstene skal fastsettes på rimelig nivå, idet det særlig tas hensyn til driftsøkonomien, rimelig fortjeneste, de takster som anvendes av andre luftfartselskaper, og de særlige forhold som karakteriserer driften av hver enkel rute så som fart og komfort.

b) De takster som skal anvendes av de luftfartselskaper som er utpekt av hver av de kontraherende parter, mellom de på vedlagte lister angitte punkter på norsk territorium og punkter på brasilsk territorium, skal forelegges for hver av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter til godkjenning minst tredve (30) dager før den dato som er forutsatt for deres ikrafttreden. Denne frist kan i særlige tilfeller forkortes under forbehold av disse myndigheters godkjenning.

c) Hver av de kontraherende parters luftfartselskaper skal bli enige om de passasjer- og godstakster som skal anvendes på rutestrekninger som er felles for deres selskaper, eventuelt etter samråding med tredje lands luftfartselskaper som helt eller delvis driver ruter på de samme strekninger.

d) Innstillinger fra International Air Transport Association (IATA) vil bli tatt i betraktning ved fastsetting av disse takster.

e) Såfremt de utpekte luftfartselskaper ikke kan bli enige om fastsettingen av

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

d) Os serviços convencionados terão por objeto principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfico entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfico.

e) O direito de uma empresa aérea designada de embarcar e desembarcar no território da outra Parte Contratante nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas 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 económica dos serviços considerados, e
3. à procura de tráfico 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 secção IV supra estão sendo observados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes e, em particular, para evitar que o tráfico 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 norueguês e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidas 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 enterder-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas secções comuns de suas linhas, com o conhecimento das 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

takstene, skal de to kontraherende parters luftfartsmyndigheter gjøre sitt beste for å komme til en tilfredsstillende løsning.

I siste instans skal saken henvises til voldgift som forutsatt i avtalens artikkel VI.

## VII

a) Forsåvidt denne paragraf angår, betyr uttrykket « forandring i kapasitet » på et bestemt landingspunkt, at trafikken på vedkommende rute bortenfor dette landingspunkt besørgeres av det samme luftfartselskap med en annen type luftfartøy enn den som er blitt brukt på ruten før det omhandlede landingspunkt.

b) Enhver forandring i kapasitet som er berettiget av driftsøkonomiske grunner, vil bli tillatt på ethvert av de på vedlagte lister nevnt punkt på de to kontraherende parters territorium.

c) Ingen forandring i kapasitet må imidlertid finne sted på noen av de kontraherende parters territorium hvis den ville endre karakteren av en langdistanserutes drift eller ville være uforenlig med prinsippene i denne avtale og dens vedlegg, særlig hva angår paragraf IV i nevnte vedlegg.

d) Særlig på de ruter som utgår fra det land hvori flyene er registrert, må avgangen av fly som brukes etter forandringen i kapasitet, bare finne sted i forbindelse med ankomsten av de fly som brukes frem til endringspunktet. Videre skal kapasiteten på det fly som brukes etter forandringen i kapasitet, fastsettes under hensyntagen til den trafikk som kommer til endringspunktet med bestemmelsessted bortenfor dette.

e) Når en viss kapasitet står til disposisjon i det luftfartøy som brukes etterat en forandring i kapasitet er foretatt i samsvar med retningslinjene i punkt d) ovenfor, kan denne kapasitet bli nyttet i begge retninger for internasjonal trafikk som kommer fra eller er bestemt for det territorium hvor forandring av kapasitet er blitt forestatt.

## VIII

Enhver forandring i de i vedlagte lister angitte luftruter, som vedrører landinger på andre enn de kontraherende parters territorium, skal ikke anses som endring av vedlegget. Hver av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter kan derfor ha adgang til ensidig å foreta en sådan endring på betingelse av at den annen kontraherende parts luftfartsmyndighet straks blir underrettet.

Hvis sistnevnte myndigheter under henvisning til de prinsipper som er fastlagt i paragraf IV i nærværende vedlegg antar at deres eget lands luftfartselskapers interesser blir skadet av den annen kontraherende parts luftfartselskaper, fordi det alle rede sørges for trafikken mellom deres eget territorium og det nye anløpspunkt i et tredje land, skal de samrå seg med den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter for å komme til en tilfredsstillende ordning.

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 Acôrdo.

## VII

a) Para os fins da presente secção, a expressão « mudança de bitola » em uma escala determinada significa que, além dêsse ponto o tráfico é assegurado na rota considerada pela mesma empresa aérea com uma aeronave diferente da que fôra 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 no 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 Acôrdo e seu Anexo e, especialmente, com a Secção 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 se 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 dêste.

e) Quando houver disponibilidade de uma certa capacidade na aeronave utilizada após uma mudança de bitola efetuada de acôrdo com as disposições da alínea d) supra, essa capacidade poderá ser atribuída, em ambos os sentidos, ao tráfico internacional proveniente 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 considerados 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 secção 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 consultarse-ão afim de chegar a um acôrdo satisfatório.

## IX

Etter at nærvær ende avtale er trådt i kraft skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheter så snart som mulig sende hverandre opplysninger om de konsesjoner som er gitt deres egne luftfartselskaper som er utpekt til å drive de avtalte ruter eller deler av disse ruter. Disse opplysninger skal særlig innbefatte kopi av de gitte konsesjoner, deres eventuelle endringer samt alle tilhørende dokumenter.

## LISTE I

*A. Norsk rute til brasiliansk område :*

Fra Norge via mellomliggende punkter i Europa og Afrika til Natal eller Recife, Rio de Janeiro, i begge retninger.

*B. Norsk rute som trafikerer og passerer over brasiliansk område :*

Fra Norge via mellomliggende punkter i Europa og Afrika til Natal eller Recife, Rio de Janeiro og bortenforliggende punkter via Porto Alegre, på en strekning som med rimelighet kan betraktes som direkte, i begge retninger.

## LISTE II

*A. Brasiliansk rute til norsk område :*

Fra Brasil via mellomliggende punkter i Europa og Afrika til Oslo, i begge retninger.

*B. Brasiliansk rute som trafikkerer og passerer over norsk område :*

Fra Brasil via mellomliggende punkter i Africa og Europa til Oslo og bortenforliggende punkter på en strekning som med rimelighet kan betraktes som direkte, i begge retninger.



## 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 emprêsas 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 norueguesas com destino ao território brasileiro :*

Da Noruega, via pontos intermediários na Europa e África para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.

*B. — Rotas norueguesas através do território brasileiro :*

Da Noruega, via pontos intermediários na Europa e África para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, e pontos além, via Porto Alegre, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

## QUADRO II

*A. — Rotas brasileiras com destino ao território norueguês :*

Do Brasil, via pontos intermediários na África e Europa para Oslo, em ambos os sentidos.

*B. — Rotas brasileiras através do território norueguês :*

Do Brasil, via pontos intermediários na África e Europa, para Oslo, e pontos além, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

N<sup>o</sup> 684. ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS  
ENTRE LA NORVÈGE ET LES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL.  
SIGNÉ A RIO-DE-JANEIRO, LE 14 NOVEMBRE 1947

---

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil, 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 ses caractéristiques propres, facilite le rapprochement des nations entre elles, par les liaisons rapides qu'il permet d'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 le développement de la coopération internationale dans ce domaine, sans porter préjudice aux intérêts nationaux et régionaux ;

— qu'il est leur désir d'arriver à la conclusion d'une convention générale multilatérale régissant toutes 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<sup>2</sup> ;

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 ».

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 mars 1949, par l'échange des instruments de ratification, conformément aux dispositions de l'article XII.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295 ; volume 26, page 420 ; volume 32, page 402 ; volume 33, page 352.

## TRANSLATION — TRADUCTION

No. 684. AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NORWAY AND THE UNITED STATES OF BRAZIL. SIGNED AT RIO DE JANEIRO, ON 14 NOVEMBER 1947

---

The Government of Norway and the Government of the United States of Brazil, considering :

— that the possibilities of commercial aviation as a means of transport have greatly increased ;

— that this means of transport, because of its essential characteristics, permitting rapid connexions, contributes to bringing nations together ;

— that it is desirable to organize the regular international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field without prejudice to national and regional interests ;

— that it is their desire to achieve the conclusion of a general multilateral convention on international air transport governing all nations ;

— that pending the conclusion of such general multilateral Convention to which the two Governments will be parties, it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of ensuring regular air communications between the two countries in accordance with the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944 ;<sup>2</sup>

have appointed for this purpose their Plenipotentiaries who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

*Article I*

The Contracting Parties grant each other the rights specified in this Agreement and its Annex, in order that there may be established the regular international air services described therein and hereinafter referred to as " agreed services ".

---

<sup>1</sup> Came into force on 10 March 1949 by the exchange of the instruments of ratification, in accordance with the provisions of article XII.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295 ; Volume 26, page 420 ; Volume 32, page 402 ; Volume 33, page 352.

*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 autorisé 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 IV.

2. 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 le 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 sur le territoire de l'autre Partie

*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 which the rights have been granted, but not before :

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated one or more national airlines for the specified route or routes ;
- (b) the Contracting Party granting the rights has authorized the airline or airlines concerned to inaugurate the agreed services, which, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of Article IV, it shall do without delay.

2. The designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of commercial airlines.

*Article III*

In order to prevent discriminatory practices and to respect the principle of 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 taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party, and intended solely for use by the aircraft of such designated airline, shall enjoy, with respect to customs duties, inspection fees and other duties or charges imposed by the first Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national airlines or to airlines of the most favoured nation.

3. Aircraft of 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

contractante 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 sont 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 imposent le présent Accord et son Annexe, ou 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 l'autre 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

similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights within that territory.

#### *Article IV*

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such permit in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that 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 13 of the Convention on International Civil Aviation or to perform its obligations under the present Agreement and its Annex, or when aircraft operated by such airline are not manned by nationals of the other Contracting Party, except in cases where air crews are being trained.

#### *Article V*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, or to exercise the right specified in Article IV, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

Any modification of the Annex agreed upon between the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

#### *Article VI*

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex which is not covered by the provisions of Chapter XVIII of the aforementioned Convention on International Civil Aviation, and which cannot be settled through direct consultation, shall be referred for decision to an Arbitral Tribunal or to some other agreed person or body.

#### *Article VII*

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 International Civil Aviation Organization. The Agreement shall

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 la Norvège, du Ministre des Transports et Communications et en ce qui concerne les Etats-Unis du Brésil, du Ministre de l'Aéronautique, 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 été 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 international 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.



terminate six (6) months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless the notice 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 International Civil Aviation Organization.

#### *Article VIII*

With the entry into force of a multilateral convention ratified by both Contracting Parties, this Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of the said multilateral Convention.

#### *Article IX*

This Agreement supersedes any privileges, concessions or permissions previously granted for any reason by one of the Contracting Parties to airlines of the other Contracting Party.

#### *Article X*

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article XI*

For the purposes of this Agreement and its Annex ;

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Norway the Minister of Transport and Communications, and in the case of the United States of Brazil the Minister for Air, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them.
- (b) the term "designated airline" shall mean any airline which has been selected by one of the Contracting Parties to operate the agreed services, and in respect of which notification has been sent to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article II of this Agreement.
- (c) the term "regular international air service" shall mean any international service operated on a regular schedule by a designated airline in accordance with time-tables and routes agreed to in advance by the Governments concerned.

*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) jours 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 14 novembre 1947, en double exemplaire, en langues norvégienne, portugaise et française, le texte français faisant foi en cas de doute sur l'interprétation des textes norvégien et portugais.

Ivar MELHUUS

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

## A N N E X E

## I

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil accorde au Gouvernement de la Norvège 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 I ci-annexé.

## II

Le Gouvernement de la Norvège 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 le territoire 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,

*Article XII*

This Agreement shall be approved or ratified as the case may be, in accordance with the terms of the Constitution of each Contracting Party, and shall come into force on the date of the exchange of diplomatic notes to this effect, which shall take place as soon as possible.

The Contracting Parties shall endeavour to put the provisions of this Agreement into effect, so far as lies within their administrative powers, thirty (30) days after the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have concluded the present Agreement and have thereto affixed their seals.

DONE in duplicate at Rio de Janeiro, this 14th day of November 1947 in the Norwegian, Portuguese and French languages, the French text being regarded as authentic in case of doubt as to the interpretation of the Norwegian and Portuguese texts.

Ivar MELHUUS

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

## A N N E X

## I

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

## II

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

## III

The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in the Agreement and the present Annex shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, on each of the routes described in the attached Schedules, rights of transit and of stops for non-traffic purposes at airports open to international traffic, as well as the right to pick up and set down 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 à fin 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 sur le territoire de l'autre Partie contractante 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 telles que les conditions de vitesse et de confort.

b) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante, entre les points du territoire brésilien et les points

traffic in passengers, mail and cargo at the points enumerated in the said Schedules, in accordance with the provisions of Section IV.

#### 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 the agreed services.

(c) Where the airlines designated by the two Contracting Parties operate on the same route, they shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

(d) The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to traffic demands between the country to which the airline belongs and the countries of ultimate destination of the traffic.

(e) The right of a designated airline to pick up and set down in the territory of the other Contracting Party at specified points and on specified routes, international traffic destined for or coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and in conditions such that capacity shall be related :

- (1) to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
- (2) to the requirements of the economic operation of trunk services ;
- (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 may consult together, at the request of either of them, to determine the conditions in which the principles set forth in Section IV above are being complied with, and in particular to prevent an unfair proportion of traffic being diverted from any designated airline.

#### VI

(a) The determination of rates shall be made at reasonable levels, regard being paid in particular to economy of operation, reasonable profit, the rates charged by other airlines and the characteristics of each service, such as conditions of speed and accommodation.

(b) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party, between the points in Brazilian territory and the points in Norwegian territory

du territoire norvégien 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 tarifs, 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 qui 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 des 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 contrac-

referred to in the attached Schedules, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty (30) days before the proposed date of introduction, provided that this period may be reduced in particular cases with the consent of the said authorities.

(c) The airlines of each Contracting Party shall agree on the passenger and goods rates to be applied on the joint sections of their routes, after consultation where necessary with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

(d) In fixing these rates, account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association (I.A.T.A.).

(e) Should the designated airlines fail to agree on the rates to be established, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory solution.

In the last resort the matter shall be referred to the arbitration provided for in Article VI of the Agreement.

## VII

(a) For the purposes of the present Section, the term "transshipment" shall mean the transportation by the same airline of traffic beyond a certain point on a given route by different aircraft than those employed on the earlier stages of the same route.

(b) Transshipment when justified by economy of operation shall be permitted at all points mentioned in the attached Schedules in the territory of the two Contracting Parties.

(c) However, no transshipments shall be made in the territory of either Contracting Party which would alter the long-range characteristics of the operation or which would be inconsistent with the standards set forth in this Agreement and its Annex and particularly Section IV of this Annex.

(d) In particular, in the case of services originating in the country in which the aircraft are registered, no onward flight after transshipment shall be effected except in connexion with the arrival of the aircraft employed up to the point of transshipment. Similarly, the capacity of the aircraft employed after transshipment shall be determined with reference to the traffic arriving at the point of transshipment and requiring to be carried beyond that point.

(e) If any capacity is available in the aircraft employed after a transshipment operation effected in accordance with the provisions of paragraph (d) above, such capacity may be allotted, in either direction, to international traffic from or to the territory in which transshipment was effected.

## VIII

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the attached Schedules, except changes in the points served by these airlines in the

tantes, 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, eu 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 à fin 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. — Route aérienne norvégienne à destination du territoire brésilien :*

De la Norvège, via des points intermédiaires en Europe et Afrique vers Natal ou Recife, Rio de Janeiro, dans les deux sens.

### *B. — Route aérienne norvégienne desservant et traversant le territoire brésilien :*

De la Norvège, via des points intermédiaires en Europe et Afrique, vers Natal ou Recife, Rio de Janeiro et points au-delà, via Porto Alegre, par un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

## TABLEAU II

### *A. — Route brésilienne à destination du territoire norvégien :*

Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe vers Oslo, dans les deux sens.

### *B. — Route brésilienne desservant et traversant le territoire norvégien :*

Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe vers Oslo et points au-delà, par un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.



territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications 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 such aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in Section IV of the present Annex, the interests of their national airlines are prejudiced by the carriage by the 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 authorities of the two Contracting Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

## IX

After the present Agreement comes into force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to their respective designated airlines to operate the agreed services or fractions thereof. Such exchange of information shall include copies of the authorizations granted, any modifications thereof and all annexed documents.

### SCHEDULE I

#### *A. — Norwegian air route to Brazil :*

From Norway, via intermediate points in Europe and Africa, to Natal or Recife, Rio de Janeiro, in both directions.

#### *B. — Norwegian air route serving and crossing Brazilian territory :*

From Norway, via intermediate points in Europe and Africa, to Natal or Recife, Rio de Janeiro and beyond, via Porto Alegre, in both directions, by a reasonably direct route.

### SCHEDULE II

#### *A. — Brazilian route to Norway :*

From Brazil, via intermediate points in Africa and Europe, to Oslo, in both directions.

#### *B. — Brazilian route serving and crossing Norwegian territory :*

From Brazil, via intermediate points in Africa and Europe, to Oslo and beyond, in both directions, by a reasonably direct route.

## P R O T O C O L E

Au cours des négociations qui ont abouti à la signature des Accords de transport aérien entre le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil et les Gouvernements du Danemark, de la Norvège et de la Suède, conclus à Rio de Janeiro à la date de ce jour, les représentants des Parties contractantes se sont mis d'accord sur les points suivants :

1. Considérant que les services des entreprises de transport aérien « DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB (D.D.L.) », « DET NORSKE LUFTFARTSELSKAB A/S (D.N.L.) » et « SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTTRAFIK AKTIEBOLAG (S.I.L.A.) » sont à présent conjointement exploitées sous la dénomination de « SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (S.A.S.) », les autorités aéronautiques des Etats-Unis du Brésil acceptent comme des équipages nationaux, à l'effet de l'Article IV des Accords, pendant la durée d'une telle situation, des équipages mixtes dont les membres possèdent la nationalité d'origine des trois pays, compte tenu des dispositions de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944.

2. Les aéronefs appartenant aux trois entreprises de transport aérien susmentionnées, affectés aux services du « SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (S.A.S.) » pourront s'utiliser de n'importe laquelle des routes indiquées aux Tableaux attachés aux Annexes des Accords signés à la date de ce jour, pendant la durée de la situation prévue dans le paragraphe antérieur.

3. La responsabilité civile et les obligations établies par les Accords susmentionnés sont à la charge de l'entreprise de transport aérien désignée pour le compte de laquelle est exploité l'aéronef utilisé.

FAIT à Rio de Janeiro, en quatre exemplaires, le 14 novembre 1947.

Ivar MELHUUS

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

O. WADSTED

R. KUMLIN

## P R O T O C O L

In the course of the negotiations leading to the signature of the Air Transport Agreements between the Government of the United States of Brazil and the Governments of Denmark, Norway and Sweden, concluded at Rio de Janeiro this day, the representatives of the Contracting Parties agreed as follows :

1. Whereas the airline services " DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB (D.D.L.) ", " DET NORSKE LUFTFARTSELSKAB A/S (D.N.L.) " and " SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTTRAFIK AKTIEBOLAG (S.I.L.A.) " are at present jointly operated under the name of " SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (S.A.S.) ", the aeronautical authorities of the United States of Brazil agree, for as long as this situation exists, to accept, as national crews for the purpose of Article IV of the Agreements, mixed crews the members of which are nationals of the three countries, with due regard to the provisions of the Convention on International Civil Aviation concluded at Chicago on 7 December 1944.

2. Aircraft belonging to the three above-mentioned airlines incorporated in the " SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (S.A.S.) " may be used on any of the routes specified in the Schedules attached to the Annexes to the Agreements signed this day, for as long as the situation referred to in the preceding paragraph continues to exist.

3. Third-party risks and the obligations laid down in the above-mentioned Agreements shall be borne by the designated airline for whose account the given aircraft is operated.

DONE at Rio de Janeiro in quadruplicate, this 14th day of November 1947.

Ivar MELHUUS

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

O. WADSTED

R. KUMLIN

