Senado Federal

Secretaria de Informação Legislativa

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

DECRETO Nº 60.908, DE 30 DE JUNHO DE 1967.

Promulga o Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares com a República Argentina.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

HAVENDO o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo nº 96, de 1965, o Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares, assinado com a República Argentina, no Rio de Janeiro, a 2 de junho de 1948;

E HAVENDO o referido Acôrdo entrado em vigor a 29 de novembro de 1966, conforme o seu art. XVI;

DECRETA que o mesmo, apenso por cópia ao presente decreto, seja cumprido e executado tão inteiramente como nêle se contém.

Brasília, 30 de junho de 1667; 145º da Independência e 79º da República.

A. COSTA E SILVA

Sérgio Correa Affonso da Costa

Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares entre o Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno da República Argentina.

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno da República Argentina, 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 matérias 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 Podêres, achados em boa e devida forma, e tendo em conta os convênios que cada um haja anteriormente celebrado, acordaram nas disposições seguintes:

ARTIGO I

As Partes Contratantes concedem-se recìprocamente os direitos especificados no presente Acôrdo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares nêle 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 emprêsa ou emprêsas aéreas de sua nacionalidade para tôdas ou cada uma das rotas especificadas;

b) a Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à emprêsa ou emprêsas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do § 2º dêste artigo e as do art. VI.

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

ARTIGO III

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

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

2 - Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território quer diretamente por uma emprêsa aérea por esta designada, quer por conta de tal emprêsa destinados ùnicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às emprêsas nacionais ou as emprêsas 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, enquipamento normal e provisões de bordo enquanto a bordo e para utilização de 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 vôo naquele território.

4 - As utilidades enumeradas no parágrafo precedente e que gozem da isenção aí estabelecida, não poderão ser depositadas em terra sem a aprovação das autoridades aduaneiras da outra Parte Contratante. Até a sua reexportação ou uso essas utilidades ficarão sob a fiscalização aduaneira da outra Parte Contratante, o que, todavia, não poderá dificultar a sua utilização.

ARTIGO IV

Os certificados de navegabilidade, as cartas de habilitação e licenças concedidos ou validados por uma das Partes Contratantes, que ainda estejam em vigência, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para os fins de exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes se reservam o direito de não reconhecer, como respeito ao sobrevôo de seu território, as cartas e licenças concedidas a seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por um terceiro Estado.

ARTIGO V

1 - As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativamente à entrada, permanência e saída de seu território das aeronaves empregadas na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e navegação de ditas aeronaves, dentro dos limites do mesmo território, aplicar-se-ão às aeronaves da emprêsa ou emprêsas designadas pela outra Parte Contratante.

2 - As leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada, permanência e saída de seu território de passageiros, tripulações ou carga de aeronaves, tais como os concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândegas e quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulantes e carga das aeronaves empregadas nos serviços convencionados.

ARTIGO VI

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma emprêsa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença, quando não julgarem suficientemente caracterizado que uma parte substancial da propriedade e o contrôle efetivo da referida emprêsa estejam em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em casos de inobservância, por essa emprêsa aérea, das leis e regulamentos, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com êste Acôrdo e seu Anexo.

ARTIGO VII

As infrações de disposições legais ou regulamentares que não constituam delito e hajam sido cometidas no território ou espaço aéreo sobrejacente de uma das Partes Contratantes, serão comunicadas às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a fim de que estas promovam o cumprimento das obrigações decorrentes dessas infrações sob pena de ser impedido o responsável de fazer parte das tripulações que transitem por seu território, sem prejuízo das cominações pecuniárias porventura impostas. Nas investigações a que se procedam para a apuração de tais infrações, as respectivas autoridades aeronáuticas enviarão esforços para que não seja afetada regularidade dos serviços convencionados.

ARTIGO VIII

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de substituir por outras emprêsas aéreas nacionais, a ou as emprêsas aéreas originàriamente designadas, dando prévio aviso à outra Parte Contratante. À nova emprêsa designada aplicar-se-ão tôdas as disposições do presente Acôrdo e seu Anexo.

ARTIGO IX

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os têrmos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no art. VI supra, a mesma promoverá 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 X

1 - As outoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes resolverão, de comum acôrdo, em vase de reciprocidade tôdas as questões referemtes à execução dêste Acôrdo, seu Anexo e Quadros de Rotas, consultando-se, de tempos em tempos, a fim de assegurarem a aplicação e execução satisfatória de seus princípios e finalidades.

2 - As divergências entre as Partes Contratantes, relativas à interpretação ou aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo que não possam ser resolvidas por meio de consulta, serão submetidas a juízo arbitral, à escolha das Partes Contratantes.

ARTIGO XI

Qualquer das Partes Contratantes poderá em qualquer tempo, notificar a outra de sua decisão de rescindir êste Acôrdo. Prèviamente, deverá solicitar consulta à outra Parte Contratante. Transcorridos sessenta (60) dias, a contar da data da notificação respectiva, sem que se haja chegado a entendimento, a Parte Contra ante confirmará a sua denúncia mediante a correspondente notificação, que será feita simultâneamente à organização de Aviação Civil Internacional. Cessará a vigência dêste Acôrdo seis (6) meses depois da data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja a mesma retirada, por acôrdo, antes da expiração do prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante, a quem foi dirigida, entender-se-á haver sido recebida quatorze dias depois de o haver sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XII

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

ARTIGO XIII

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

ARTIGO XIV

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

ARTIGO XV

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

1 - A expressão “autoridades aeronáuticas” significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica, e, no caso da Repúblca Argentina, o Secretário de Aeronáutica ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções aos mesmos atribuídas;

2 - A expressão “emprêsa aérea designada” significará qualquer emprêsa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados, em uma ou mais das rotas especificas, e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação por escrito às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante, segundo o disposto no art. 2º do presente Acôrdo;

3 - A expressão “necessidade de tráfico” significará a procura de tráfico de passageiros, carga e ou correio, expressa em toneladas métricas quilômetros entre os pontos extremos dos serviços convencionados;

4 - A expressão “capacidade de uma aeronave” significará a carga útil destinada a fins comerciais;

5 - A expressão “capacidade de transporte oferecida” significará o total das capacidades das aeronaves utilizadas em cada um dos serviços convencionados, a um fator de cargas razoável, multiplicado pela freqüencia com que operem em dado período;

6 - a expressão “rota aérea” significará o itenerário estabelecido seguido por uma aeronave que realize um serviço regular para o transporte público de passageiros, carga e ou correio;

7 - Considera-se tráfico brasileiro-argentino o que provém, originàriamente, do território brasileiro e é carregado com último destino real, ao território argentino, assim como aquêle que provêm, originariamente, do território argentino e é carregado, com último destino real, ao território brasileiro, seja transportado por emprêsas nacionais de um ou outro país ou por emprêsas de outras necionalidades.

8 - A expressão “serviço aéreo internacional regular” significará o serviço internacional executado pôr empresas aéreas designadas, com freqüência uniforme segundo horários e rotas preestabelecidos, aprovados pelos Governos interessados.

ARTIGO XVI

O presente Acôrdo será ratificado ou aprovado, conforme o caso, segundo as disposições constitucionais de cada Parte Contratante, e entrará em vigor a partir do dia da troca de ratificações, o que deverá realizar-se o mais breve possível. Até essa oportunidade e desde a data da sua assinatura, entrará em vigor provisòriamente, nos limites das atribuições administrativas de cada parte Contratante.

Em testemunho do que os Plenipotenciários designados por ambas as Partes Contratantes, firmam e selam em dois exemplares o presente Acôrdo, de um mesmo teor, nos idiomas português e espanhol, igualmente válidos, na cidade do Rio de Janeiro, aos 2 dias do mês de junho de 1948.

RAUL FERNANDES

Armando Trompowsky

Juan I. Cooke

Henrique A. Ferreira

Anexo

I

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil concede ao Govêrno da República Argentina o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreos por êste designadas, serviços aérios entre os territórios da Argentina e Brasil ou através de seus territórios, nas rotas especificadas no Quadro I dêste Anexo, sem fazer cabotagem no território brasileiro.

II

O Govêrno da República Argentina 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 entre os territórios do Brasil e Argentina, ou através de seus territórios, nas rotas especificadas no Quadro II dêste Anexo, sem fazer cabotagem no território Argentino.

III

a) A emprêsa ou emprêsas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes, segundo os têrmos do Acôrdo e do presente Anexo gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas especificadas, no direito de trânsito e de pouso para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional, bem como do direitos de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e mala postal, nos pontos enumerados nas rotas especificadas.

b) Fica reconhecida às Partes Contratantes, em caráter especial, dada a situação geográfica, dos dois países, a faculdade de exercer os direitos contidos nesta cláusula, nas extensões de suas linhas a pontos aquém dos seus respectivos territórios.

c) Todo o estabelecido precedentemente fica sujeito, em seu exercício, às condições reguladoras prescritas na Seção IV.

IV

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

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 oferta dos seviços convencionados.

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

d) Os serviços convencionados terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada às necessidades do tráfico entre o país a que pertence a emprêsa e o território da outra Parte Contratante, sem prejuízo do direito especial estabelecido na letra *b* da Seção III, e dentro do prescrito no inciso e seguinte.

e) O direito de uma emprêsa aérea designada de embarcar e desembarcar nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países, será exercido em caráter complementar das necessidades do tráfico entre cada um dêstes terceiros países e uma das Partes Contratantes. Em caso de objeção de alguns dêsses terceiros países, celebrar-se-ão consultas a fim de aplicar êstes princípios ao caso concreto.

f) A capacidade de transporte oferecida deverá guardar relação com as necessidades da zona pala qual passa a linha aérea, respeitados os interêsses da zona pela qual passa a linha aérea, respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais.

V

As Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-seão a pedido de uma delas, a fim de verificar se os princípios enunciados na Seção IV supra estão sendo observados pelas emprêsas aéreas designadas pelas Partes Contratantes e, em particular, para evitar que o tráfico seja desviado em proporção injusta de qualquer das emprêsas designadas. Serão levadas na devida conta as estatísticas correspondentes ao tráfico, as quais se comprometem a realizar e permutar periòdicamente.

VI

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

b) As tarifas a cobrar pelas emprêsas aéreas designadas de cada uma das Partes Contatantes, entre pontos no território argentino 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 êsse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado, pelas referidas Autoridades Aeronáuticas.

c) As tarifas a cobrar pelas emprêsas aéreas designadas por uma das Partes Contatantes, quando servirem pontos compreendidos em rotas comuns entre o território da outra Parte Contratante e terceiros países, não serão inferiores às cobradas nesses setores da rota pela outra parte Contratante a êsses terceiros países.

Para os setores da rotas especificadas nos Quadros dêste Anexo, que compreendam pontos situados dentro dos territórios de cada uma das Partes Contratantes e terceiros países, pontos que não estejam situados sôbre rotas comuns, as tarifas a aplicar serão submetidas à aprovação prévia das autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante em cujo território se encontrem situados êsses pontos, de acôrdo com as normas estabelecidas no inciso anterior;

d) Com o conhecimento das respectivas Autoridades Aeronáuticas, as emprêsas da Partes Contratantes entender-se-ão sôbre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas seções comuns de suas linhas, após consulta, se fôr caso disso às emprêsas aéreas de terceiros Países que explorem os mesmos percursos no todo ou em parte;

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

f) No caso de não poderem as emprêsas chegar a acôrdo sôbre as tarifas a fixar, as Autoridades Aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar à solução satisfatória. Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no artigo X do Acôrdo;

g) As tarifas de outros serviços internacionais, que sirvam pontos entre as duas Partes Contratantes não poderão ser inferiores ás que as empêsas destas últimas cobrarem sôbre as mesmas rotas e entre os respectivos territórios.

VII

Quaisquer alteraçãoes de pontos nas rotas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as de pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como modificação do anexo. As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, sempre 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 interêsses de suas emprêsas aéres nacionais prejudicados pelas emprêsas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfico entre o seu próprio território e a nova escala em terceiros países, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegarem a um acôrdo satisfatório.

VIII

a) Para os fins da presente Seção, a expressão “mudança de bitola” em uma escala deteminada significa que, além dêsse ponto, o tráfego na rota considerada é assegurado pela mesma emprêsa aérea com uma aeronave diferente da que fôra utilizada na mesma tota 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 mencionado 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 convencionados; ou caso seja incompatível com os princípios enunciados no presente Acôrdo e seu Anexo, e especialmente, com a Seção IV do mesmo Anexo;

d) Em princípio, nos serviços provenientes do país de matrícula da aeronave, a partida das aeronaves utilizadas após a mudança de bitola só se deverá realizar em conexão com a chegada das aéronaves utilizadas até o ponto de mudança; igualmente, a capacidade da aeronave utilizada após a mudança de bilota será deteminada em função ao 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 côrdo com as disposições da alínea *c* 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 e dentro do autorizado no inciso e da Seção IV dêste Anexo.

IX

Depois de entrar em vigor o presente Acôrdo, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, com a possível brevidade, às informações relativas às autorizações dadas às respectivas emprêsas aéreas designadas para explorarem os serviços convencionados ou parte de ditos serviços. Essa troca de informações incluirá especialmente cópia das outorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos.

X

a) Durante um prazo inicial de seis (6) meses a contar da assinatura do presente Acôrdo e seu Anexo, as emprêsas designadas por ambas as Partes Contratantes operarão com as freqüências que se estabeleçam, mediante troca de notas diplomáticas;

b) Transcorido o dito prazo, as Autoridades Aeronáutcas de ambas as Partes Contratante comunicar-se-ão recìprocamente, 15 (quinze) dias, no mínimo, antes do início dos novos serviços e, para fins de sua aprovação, os seguintes dados: horários, freqüências e tipos de aeronaves a utilizar. Para idêntico fim, deverão comunicar uma à outra, igualmente, tôda eventual modificação;

c) Qualquer aumento de freqüência não poderá ser negado se as estatísticas acusarem que, durante o período de seis (6) meses anterior ao aumento proposto, a utilização da capacidade oferecida pelas aeronaves da emprêsa aérea designada se fês com um fator de carga médio de cinqüênta por cento (50%).

Caso surja qualquer dúvida a respeito do cumprimento ou não dessa condição as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contatantes promoverão consulta, como está previsto na Seção V dêste Anexo. Enquanto se processa essa consulta e até o prazo máximo de cento e vinte (120) dias, a nova freqüência poderá ser executada; se porém, êsse prazo fôr vencido sem que se tenha chegado a uma acôrdo a freqüencia solicitada será imediatamente suspensa, até que a questão seja resolvida.

XI

Cada emprêsa de navegação aérea designada, salvo disposição contrária da Autoridade Aeronáutica competente, poderá manter nos aeroportos da outra Parte Contratante seu próprio pessoal técnico e administrativo. Oitenta por cento (80 %), no mínimo, do pessoal de cada categoria (técnica, administrativo e operário) deve ser da nacionalidade do país em cujo território estejam localizados os aeroportos.

Qualquer dúvida ou divergência suscitada sôbre êste ponto será resolvida pelas Autoridades Aeronáuticas do país a que pertencerem os aeroportos.

PLANO I

Rotas Argentinas para o Brasil através do Território Brasileiro (*)

A) Rotas argentinas com destino ao território brasileira:

1 - Pontos na Argentina para o Rio de Janeiro, via Montevidáu e/ou Pôrto Alegre e/ou São Paulo em ambos os sentidos.

2 - Pontos na República Argentina para o Rio de Janeiro, via Assunção, Guaíra, em ambos os sentidos.

3 - Pontos na República Argentina para São Paulo e/ou Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.

B) Rotas através do território brasileiro:

1 - Pontos na República Argentina, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife ou Natal e além para terceiros países na África (Dakar, Bathurst, ou outro ponto no Atlântico) e na Europa para madrid, Paris, Londres e possível extensão em Copenhague, Oslo, Estocolmo, em ambos os sentidos.

(*) Com as modificações introduzidas na Alta Final da 1ª Reunião de Consulta Aeronáutica e conforme as notas trocadas em Buenos Aires em 19 de janeiro de 1965.

2 - Pontos na República Argentina, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife ou Natal e além para terceiros países da África (Dakar Bathurst o outro ponto no Atlântico) e na Europa para Madrid, Roma com possível extensão a Genebra, Frankfort ou Berlim, em ambos os sentidos.

3 - Pontos na República Argentina, Rio de Janeiro (Via Pôrto Alegre e São Paulo, Belém) (Via Bareiras) para terceiros países além no Caribe e América do Norte, segundo rotas razoàvelmente diretas, em ambos os sentidos.

PLANO II

Rotas Brasileiras para a Argentina e através do território Argentino (*)

A) Rotas brasileiras com destino ao território argentino:

1 - Pontos no Brasil para Buenos Aires, via Montevidéu, em ambos os sentidos.

Nota: Os serviços que se destinem aos Estados Unidos podem operar Montevidéu e Buenos Aires ou Buenos Aires e Montevidéu, nessa rota.

2 - Pontos no Brasil para Buenos Aires, via Assunção em ambos os sentidos.

B) Rotas através do território argentino:

1 - Pontos no Brasil para Santiago do Chile, via Assunção, com puso técnico eventual em Córdoba, em ambos os sentidos.

2 - Rota variante de emergência: Ponto no Brasil, via Assunção, Salta Antofagasta, para Lima e Santiago com pouso técnico eventual em Salta, em ambos os sentidos.

3 - Pontos no Brasil para Montevidéu, Buenos Aires e Santiago em ambos os sentidos.

Nota: Os trechos Buenos Aires-Santiago se operam nos serviços para a Europa.

As escalas em terceiros países podem deixar de ser operadas, a critério de quisquer das partes, conforme ao procedimento estabelecido no Acôrdo.

(*) Com as modificações introduzidas na Ata Final da 1ª Reunião de Consulta Aeronáutica e conforme as notas trocadas em Buenos Aires, em 19 de janeiro de 1965.

Protocolo de Assinatura

No curso das negociações que terminaram com a assinatura do Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares entre os Estados Unidos do Brasil e a República Argentina, concluído no Rio de Janeiro em data de hoje, os representasntes das duas Partes Contratantes mostratam-se de côrdo sôbre os seguintes pontos:

1 - As Autoridades alfandegárias, de polícia, de imigração e de saúde das duas Partes Contratantes aplicarão do modo mais simples e rápido as disposições previstas nos Artigos III e V do Acôrdo a fim de evitar qualquer atraso no movimento de aeronaves empregadas nos serviços convencionados. Esta consideração será levada em conta na aplicação e na elboração dos regulamentos respectivos.

2 - A faculdade de recusar ou de revogar uma autorização a uma empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes poderá ser exercida pela outra Parte Contratante conforme as disposições do Artigo VI do Acôrdo, caso as tripulações das aeronaves empregadas pela mesma emprêsa incluam membros que não sejam naturais da primeira Parte Contratante.

A presença de naturais de terceiros países nas tripulações será admitida, todavia para fins de instrução e treinamento do pessoal navegante.

3 - As escalas que ultilizarão a ou as emprêsas aéreas designadas pela Repúblida Aargentina, na suas linhas para os países da Caraíbas e América do Norte, serão comunicadas logo que sejam acordados com os Estados Unidos da América, os Quadros de rotass respectivos.

Em testemunho do que os Plenipotenciários designados por ambas as Partes Contratantes, firmam e selam em dois exemplares, de um mesmo teor, do presente Protocolo, nos idiomas português e espanhol, igualmente válidos, na cidade do Rio de Janeiro, aos 2 dias do mês de junho de 1948.

RAUL FERNANDES

Armando Trompowsky

Juan I. Cooke

Enrique A. Ferreira.