



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

ATA DA III REUNIÃO DO CONSELHO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS

Na cidade do Rio de Janeiro, no dia 04 do mês de agosto de 1998, se reuniu o Conselho de Autoridades Aeronáuticas, tratando da seguinte Ordem do Dia:

- 1.- apresentação dos membros Titulares e Suplentes;
 - 2.- apresentação dos novos Secretário Titular e Suplente;
 - 3.- informe sobre o estado de ratificação do Acordo de Fortaleza em cada Estado;
 - 4.- informe da Secretaria sobre o cumprimento do Art. 19 do Acordo;
 - 5.- atualização da relação dos árbitros para Solução de Controvérsias;
 - 6.- informe de cada Estado Parte sobre solicitações de linhas sub-regionais recebidas ou implementadas;
 - 7.- apresentação e discussão de medidas para dinamização do Sistema de Transporte Aéreo Sub-regional;
 - 8.- apresentação e discussão de medidas para modificações no Acordo e no Regulamento do Conselho; e
 9. - outros assuntos.
- [Handwritten signatures and initials are present on the left side of the page, including a large signature at the top left and several initials below it.]*
- [Handwritten signature 'Sdl' is present at the bottom right of the page.]*

ABERTURA:

O Dr. Manuel Gamboa, Chefe da Delegação argentina abriu a reunião, na qualidade de Presidente do Conselho, no ano de 1997, falando sobre a gestão que estava se encerrando e entregou os originais das atas das reuniões anteriores ao chefe da delegação do Brasil, para o qual estava sendo passada a presidência do Conselho, na gestão de 1998. Agradeceu a colaboração dos demais Estados membros, graças aos quais muito foi feito.

O Brig. Sfoggia, chefe da Delegação brasileira, agradecendo o trabalho da presidência anterior, em seu nome e no dos demais participantes do Conselho, disse que deveremos prosseguir na caminhada do desenvolvimento do sub-regional e deu as boas vindas, em nome do Brasil, aos participantes da III Reunião do Conselho. Informou que a Delegação paraguaia não tinha confirmado sua vinda.

A seguir o Presidente falou sobre o encontro das empresas do sub-regional, realizado no dia 3, nas dependências do SNEA, local onde está sendo realizada a presente reunião, discorrendo sobre o resultado da enquete feita com as mesmas.

Iniciada a reunião, foi acordada a Ordem do dia proposta e acertados os trabalhos até as 12.30, com pausa para o almoço e devendo retornar às 14.30, com a presença das empresas.

A seguir, foi feito um esclarecimento sobre o procedimento quanto à ausência de um membro: é previsto que, no caso de um dos membros (Estado-Parte) não efetuar comunicação alguma, o Conselho poderá deliberar após 1 hora da fixada para o início da Reunião. Assim decorrida uma hora da convocação da Reunião, e não havendo chegado a Delegação do Paraguai, teve início a terceira Reunião de Autoridades.

Dando seguimento foram tratados os seguintes temas:

1.- APRESENTAÇÃO DOS MEMBROS TITULARES E SUPLENTES;

Alguns dos membros titulares permaneceram os mesmos e alguns foram substituídos, conforme Anexo 3.

2.- APRESENTAÇÃO DOS NOVOS SECRETÁRIO TITULAR E SUPLENTE;

O Presidente apresentou o novo titular e suplente, conforme a seguir:

Titular: Ruy Messias de Mendonça

Suplente: Maria Regina Oliveira de Queiroz

3.- INFORME SOBRE O ESTADO DE RATIFICAÇÃO DO ACORDO DE FORTALEZA EM CADA ESTADO;

O Secretário informou que o Paraguai já havia comunicado sua ratificação, e que, em 06/04/98 o Plenário do Senado Federal de República Federativa do Brasil aprovou o processo do Acordo de Fortaleza.

A Delegação da Argentina informou que o Senado da Nação já havia aprovado o projeto de lei que agora se encontra em estudos na Câmara de Deputados e julga que até dezembro o assunto estará aprovado pelas duas Câmaras.

A Delegação do Chile informou que iniciou o processo de ratificação e que o mesmo já está sendo remetido ao Congresso.

A Delegação do Uruguai informou que o processo continua em andamento e está sendo feito todo o possível para apressar a ratificação.

4.- INFORME DA SECRETARIA SOBRE O CUMPRIMENTO DO ART. 19 DO ACORDO;

O Secretário informou que o Acordo de Fortaleza foi registrado na OACI, tendo sido entregue a cada Delegação uma cópia do registro. Uma cópia do registro do Brasil será arquivada juntamente com a presente Ata.

5. ATUALIZAÇÃO DA RELAÇÃO DOS ÁRBITROS PARA SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS.

A relação atualizada se encontra no anexo 4.

Ficou estabelecido que o presidente solicitará as informações relativas aos árbitros bolivianos e paraguaios às respectivas Autoridades Aeronáuticas.

6. INFORME DE CADA ESTADO PARTE SOBRE SOLICITAÇÕES DE LINHAS SUB-REGIONAIS RECEBIDAS OU IMPLEMENTADAS;

A Delegação do Uruguai manifestou que há vários interessados, mas os pleitos ainda não foram formalizados.

A Delegação do Chile manifestou que as empresas que poderiam estar interessadas estão em fase de reformulação e não se encontram atualmente em condições de fazer suas solicitações. Há problemas de equipamentos apropriados para as rotas que poderiam ser exploradas.

A Delegação da Bolívia manifestou as suas dificuldades principalmente em relação aos problemas de estrutura nos aeroportos, principalmente os fronteiriços.

As Delegações do Brasil e Argentina apresentaram seus informes conforme quadro constante do Anexo 5.

7. APRESENTAÇÃO DE MEDIDAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB-REGIONAL

Houve vários debates, e além das propostas constantes dos Anexos 6 e 7, foram efetuadas sugestões de simplificação de procedimentos para operação das empresas, diminuição das tarifas aeroportuárias, criação de um fundo de fomento à aviação sub-regional e diversas modificações no Acordo, para torná-lo mais liberal.

Em relação aos problemas relatados por empresas quanto às dificuldades burocráticas para cumprir os requisitos de cada país, o Conselho decidiu que cada Representante remeterá, com urgência, à Secretaria, as suas Disposições Nacionais referidas no Artigo 8 do Acordo, para distribuição a todos os demais Estados Partes, com o objetivo de conseguir sua compatibilização.

Ficou, também, consignado o interesse em que os Comitês de Facilitação se reúnam com frequência, buscando cada vez mais simplificar os procedimentos possíveis.

8. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE MEDIDAS PARA MODIFICAÇÕES NO ACORDO E NO REGULAMENTO DO CONSELHO

Foi discutida a reformulação da redação do número 2 do Artigo 4º, com o objetivo de permitir a realização de 5ª e 6ª Liberdades dentro da Região. Em vista da ausência do Representante do Paraguai, o Conselho decidiu circular entre os Estado Partes a seguinte proposta de decisão:

“Os Estados Partes se comprometem a permitir o exercício dos direitos de 5ª e 6ª Liberdades que sejam solicitados no marco do número 2 do Artigo 4º do Acordo de Fortaleza, sempre que se cumpram todos os demais requisitos exigidos por dito Acordo”.

Igualmente foi decidido circular entre os Estados Partes a proposta contida no Anexo 7.

Na próxima reunião do Conselho serão discutidas as propostas acima.

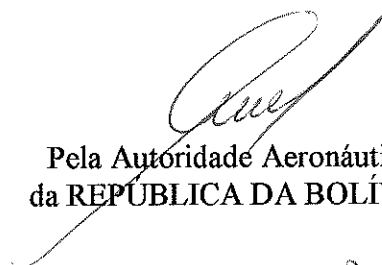
9. OUTROS ASSUNTOS

Foi decidido, em princípio que a próxima Reunião do Conselho será realizada no Rio de Janeiro nos dias 3 e 4 de dezembro de 1998.

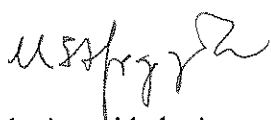
As Delegações fazem constar o amplo espírito de colaboração compreensão e integração com que se realizou a Reunião.



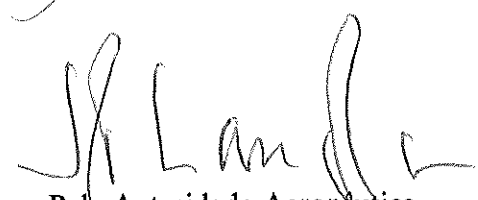
Pela Autoridade Aeronáutica
da REPUBLICA ARGENTINA



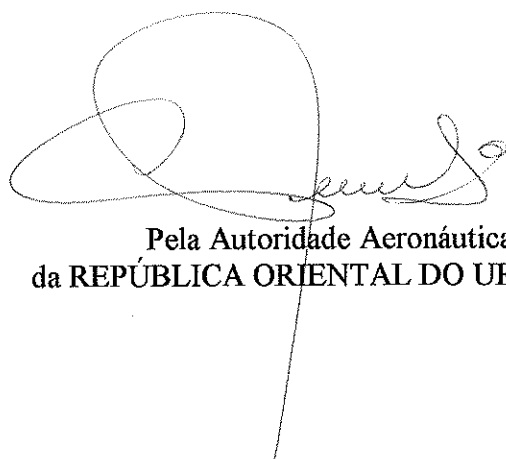
Pela Autoridade Aeronáutica
da REPUBLICA DA BOLÍVIA



Pela Autoridade Aeronáutica
da REPÚBLICA FEDERATIVA
DO BRASIL



Pela Autoridade Aeronáutica
da REPÚBLICA DO CHILE



Pela Autoridade Aeronáutica
da REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

ANEXO I

LISTA DOS INTEGRANTES DE CADA DELEGAÇÃO

REPUBLICA ARGENTINA

Titular: Dr. Manuel GAMBOA. Diretor Nacional de Transporte Aerocomercial.

Suplente: Dr. Oscar PÉREZ AMIAMA. Diretor de Acordos y Legislação.

Integrante: Dr. Guillermo RODRIGUEZ – Ministério de Relações Exteriores, Argentina

REPUBLICA DA BOLIVIA

Titular: Dr. Juan URRUTIA

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Titular: Maj.-Brig.-do-Ar - Marcos Vinicius SFOGGIA. Presidente CERNAI.

Suplente: Maj.-Brig.-do-Ar - Ruy MENDONÇA. Assessor CERNAI.

Integrante da Delegação: Cel.-Av.- Sérgio Araújo GARABINI. Assistente da CERNAI

Integrante da Delegação Ten.- Cel.-Av. Yoshio TAKANO – Chefe do GM-5

Integrante da Delegação Dra. MARIA REGINA Oliveira de Queiroz Assessora da CERNAI

REPUBLICA DO CHILE

Titular: Juan Pablo LANGLOIS V. Secretário Geral do
Junta de Aeronáutica Civil.

Suplente: Dr. Álvaro Lisboa MONTT Assessor da Junta de
Aeronáutica Civil

Integrante da Delegação: Dr. Adolfo ZALDIVAR PALMA Assessor da
Junta de Aeronáutica Civil

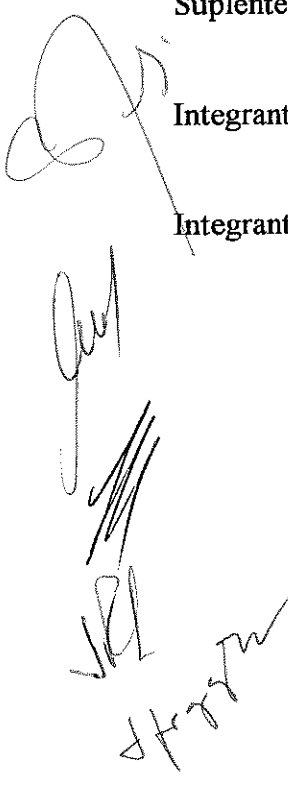
REPÚBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

Titular: Brig. Gral. (Av.) César A. BORUCKI. Director
Nacional de Aviação Civil e Infra-estrutura
Aeronáutica

Suplente da Delegação: Dr. Luis GIORELLO SANCHO. Assessor
Jurídico da DINACIA.

Integrante da Delegação: Dr. Sergio PÉREZ LAURO. Director de
Transporte Aéreo Comercial

Integrante da Delegação: Dr. Júlio MARTINEZ – Assessor Jurídico da
Direção Geral de Aviação Civil



LISTA DE OBSERVADORES

AEROLINEAS ARGENTINAS	DONISA, GUSTAVO
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	ALFREDO RODRIGUEZ
AEROMAS	DALMA'S, DANIEL
AEROSUR (URUGUAY)	FERNANDO NIN
ALTA	IVANA PALMIERI
DINAR LINEAS AEREAS S.A	DEVOTO, JOSÉ LUIS
GAZETA MERCANTIL	NILSON BRANDÃO JUNIOR
JORNAL DO COMERCIO	ADRIANE SALOMÃO
L.A.D.E.	NOGUEIRA, JUAN JOSE
L.A.D.E.	BIANCHI, JOSÉ FRANCISCO
LAPA	BUNZL FRANCISCO
PASSAREDO	AJAURI BARROS DE MELO
PLUNA S. A.	GONZALO YELPO
RIO SUL	SÉRGIO SAN GIL
SOUTHERN WINDS S. A.	TISCORNIA AGUSTÍN
TAM	ARMANDO LUCENTE
TOTAL L.A.	DEÍLSON C. MATOSO

ANEXO 3

CONSELHO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS - AUTORIDADES DESIGNADAS.

REPUBLICA ARGENTINA

Titular: Dr. Manuel GAMBOA. Diretor Nacional de Transporte Aerocomercial.

Suplente: Dr. Oscar PÉREZ AMIAMA. Diretor de Acordos y Legislação.

REPUBLICA DA BOLIVIA

Titular: Orlando MONTOYA KÖSTER. Diretor General de Aeronáutica Civil.

Suplente:

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Titular: Maj.-Brig.-do-Ar - Marcos Vinicius SFOGGIA. Presidente CERNAI.

Suplente: Maj.-Brig.-do-Ar R/R - Ruy Messias de MENDONÇA - Assessor da CERNAI

REPUBLICA DO CHILE

Titular: Juan Pablo LANGLOIS V. Secretário Geral do Junta de Aeronáutica Civil.

Suplente: Dr. Álvaro Lisboa MONTT Assessor da Junta de Aeronáutica Civil

REPUBLICA DO PARAGUAI

Titular:

Suplente:

REPUBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

Titular: Brig. Gral. (Av.) César A. BORUCKI. Diretor Nacional de Aviação Civil e Infra-estrutura Aeronáutica

Suplente: Cnel. (Nav.) Félix TORNONI. Diretor General de Aviação Civil.

**RELAÇÃO DE INTEGRANTES DA COMISSÃO ARBITRAL PARA SOLUÇÃO
DE CONTROVÉRSIAS**

REPUBLICA ARGENTINA

Dr. Frederico VIDELA ESCALADA
Dr. Arnoldo PERUCCHI
Dr. Ricardo BERNARDINI
Dr. Oscar L. PEREZ AMIAMA
Dr. Jorge BIANCHI

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Dra GLADYS CERCAL DE GODOY
Maj.-Brig.-do Ar.R/R RUY Messias de MENDONÇA
Dr. GUTTEMBERG Rodrigues PEREIRA
ANNA LUCIA P. B. SALGADO

REPUBLICA DO CHILE

Ing. CARLOS GARATE SANCHEZ
Arq. JUAN PABLO LANGLOIS VICUÑA
Dr. JORGE ANSTED ROJAS
Dr. GILLERMO NOVOA ALCALDE
Dr. ALVARO LISBOA MONTT

REPUBLICA ORIENTAL DO URUGUAI

Dr. EDUARDO GAGGERO
Dr. ROBERTO PUCEIRO
Dr. WASHINGTON BARBOT POU
Dr. CARLOS RODRIGUES BRIANZA
Cr ARAMIS GOMEZ BERISSO

Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large signature at the top, a signature below it, and several sets of initials and scribbles at the bottom.

SOLICITUDES DE SERVICIOS AEREOS SUBREGIONALES

EMPRESA	NUMERO	ROUTA	TIPO DE SERVICIOS	FRECUENCIAS	ESTADO DE TRAMITE
AEROANDES S.R.L.	NOTA DNTA N° 55.077/2	SAN FERNANDO - LA PLATA - MONTEVIDEO y v.v. SAN FERNANDO - LA PLATA - PUNTA DEL ESTE y v.v.	PASAJEROS, CARGA Y CORREO DE CARACTER EXPLORATORIO	4 SEM, 2 POR LA MAÑANA Y 2 POR LA TARDE EN AMBAS RUTAS	MEDIANTE PROVIDENCIA DE FECHA 5-FEB-98 SE NOTIFICO A LA EMPRESA (6-FEB-98) QUE DEBERA ACREDITAR LA DISPONIBILIDAD JURIDICA SOBRE EQUIPO DE VUELO PROPUESTO LET 410 UPV-E20. [REDACTED]
EMPRESA DE AVIACION AEREA S.A.	NOTA DNTA N° 55.353/97	ROSARIO-MONTEVIDEO-ROSARIO	PASAJEROS, CARGA Y CORREO DE CARACTER EXPLORATORIO CON MIRAS A SU POSTERIOR REG. DEF.	5 SEMANALES DE LUNES A VIERNES	LA OPERATORIA FUE COMUNICADA A LA AUT. AERONAUTICA URUGUAYA DIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 689 DEL 25-AGO-97 Y SE RECIBIO RESPUESTA FAVORABLE. SE ARCHIVO EN RAZON DE HABER SOLICITADO LA EMPRESA SERVICIOS REGULARES EN LA RUTA MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.577/95
	NOTA DNTA N° 55.280/97	FORMOSA-ASUNCION y v.v. RESISTENCIA-ASUNCION y v.v.	IDEM	FORM-ASUN: 5 SEM. DE LUN. A VIERN. RESIST-ASUN: 1 DIARIA	LA OPERATORIA FUE COMUNICADA A LA AUT. AERONAUTICA PARAGUAYANA DIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 766 DEL 18-SEP-97 Y SE RECIBIO RESPUESTA FAVORABLE. MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.511/97 DE FECHA 6-NOV-97 LA EMPRESA SE LE OTORGO AUTORIZACION PARA OPERAR EN LA RUTA RESISTENCIA-ASUNCION y v.v. SERV. REG. SUBREGIONALES. ESTA SIENDO ANALIZADA LA DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL. SE ARCHIVO EN RAZON DE HABER SOLICITADO LA EMPRESA SERVICIOS REGULARES EN LA RUTA MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.577/98.
	NOTA DNTA N° 55.393/97	MENDOZA-LA SERENA-MENDOZA	IDEM	1 DIARIA	LA OPERATORIA FUE COMUNICADA A LA AUT. AERONAUTICA CHILENA DIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 838 DEL 9-OCT-97 Y SE RECIBIO RESPUESTA FAVORABLE. MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.393/2 DE FECHA 2-DIC-97 LA EMPRESA SE LE OTORGO AUTORIZACION PARA OPERAR EN LA RUTA MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.577/98.

	NOTA DNTA N° 55.354/97	TARTAGAL- TARUA y v.v.	IDEM		LA OPERATORIA FUE COMUNICADA A LA AUT. AERONAUTICA BOLT MEDIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 865 DEL 17-OCT-97. SE ARCHIVO E DE HABER SOLICITADO LA EMPRESA SERVICIOS REGULARES EN LA MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.577/98.
	NOTA DNTA N° 55.510/97	ROSARIO- PUNTA DEL ESTE y v.v.	IDEM	1 DIARIA	SE ENVIO CON FECHA 18-NOV-97 A LA SUBSEC. DE TRANSP. AEROC FLUVIAL Y MARITIMO CON PROYECTO DE NOTA DE COMUNICACION OPERATORIA A LA AUT. AERONAUTICA URUGUAYA. SE ARCHIVO EN DE HABER SOLICITADO LA EMPRESA SERVICIOS REGULARES EN LA MEDIANTE NOTA DNTA N° 55.577/98. SE ARCHIVO EN RAZON DE HAB SOLICITADO LA EMPRESA SERVICIOS REGULARES EN LA RUTA MEDI NOTA DNTA N° 55.577/98.
	NOTA DNTA N° 55.509/97	SAN JUAN- LA SERENA y v.v.	IDEM	1 DIARIA	SE RECIBIO RESPUESTA FAVORABLE DE LA DIRECCION DE TRANSIT DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA RESPECTO DE LA POSIBILIDAD DI AUTORIZACION DE INTERNACIONALIZACION TRANSITORIA DEL AER DE SAN JUAN. LA OPERATORIA FUE COMUNICADA A LA AUT. AERON. CHILENA MEDIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 021 DEL 7-ENE-98 Y SE RE RESPUESTA FAVORABLE. SE ARCHIVO EN RAZON DE HABER SOLICIT. EMPRESA SERVICIOS REGULARES EN LA RUTA MEDIANTE NOTA DNT 55.577/98.
	NOTA DNTA N° 55.577/98	RESISTENCIA- FORMOSA - ASUNCION y v.v. ROSARIO - MONTEVIDEO - PUNTA DEL ESTE y v.v. SAN JUAN - MENDOZA - LA SERENA y v.v. TARTAGAL - TARUA y v.v.	REGULARES DE TRANSP. AEREO DE PASAJEROS, CORREO Y CARGA CON AERONAVES DE GRAN PORTE DEL TIPO BEECH 1.900 C		MEDIANTE PROVIDENCIA DE FECHA 7-ABR-98 SE DISPUSO NOTIFICAR EMPRESA EL INFORME ELABORADO POR LA DIRECCION DE ACUERDO LEGISLACION DE LA DNTA A FIN DE QUE TOMA CONOCIMIENTO DEL DE AUDIENCIA PUBLICA A QUE SERA SOMETIDO EL PEDIDO Y CUMPL. LOS RECAUDOS ESTABLECIDOS AL RESPECTO POR LA LEGISLACION Y

LLOYD AEREO BOLIVIANO	NOTA DNTA N° 52.640/97	SANTA CRUZ DE LA SIERRA- JUJUY-TUCUMAN-SANTA CRUZ DE LA SIERRA. SANTA CRUZ DE LA SIERRA- TUCUMAN- JUJUY-SANTA CRUZ DE LA SIERRA	VUELOS EXPLORATORIOS DE TRANSP. AEREO DE PASAJEROS, CARGA Y CORRERO	2 SEMANALES	MEDIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 673 DEL 20-AGO-97 SE COMUNICO A LA AERON. BOLIVIANA QUE SE PRESTA CONFORMIDAD PARA LA REALIZ. LOS SERVICIOS SOLICITADOS CON DERECHOS DE TRAFICO DE 3ra. y 4ta. LIBERTADES. ESTA EN RESERVA
	NOTA DNTA N° 52.640/26	SANTA CRUZ DE LA SIERRA- CORDOBA y v.v.	IDEM	2 SEMANALES	SE ENVIO CON FECHA 17-NOV-97 A LA SUBSEC. DE TRANSP. AEROCOM FLUVIAL Y MARITIMO CON PROYECTO DE NOTA A LA AUT. AERONAUT. BOLIVIANA PRESTANDO CONFORMIDAD CON LA PROPUESTA POR UN DE 180 DIAS.
PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS (BRASIL)	NOTA DNTA N° 55.642/1	FOZ DOL. IGUAZU - CORRIENTES y v.v.	REGULARES DE TRANSP. AEREO DE PASAJEROS, CARGA Y CORRERO CON AERONAVES DE GRAN PORTE EMB-120-BRASILIA	2 SEMANALES	SE ENVIO CON FECHA 17-JUL-98 A LA SUBSEC. DE TRANSP. AEROCOM FLUVIAL Y MARITIMO CON PROYECTO DE NOTA A LA AUT. AERONAUT. BRASILEÑA PRESTANDO CONFORMIDAD CON LA PROPUESTA E INDIC. LOS RECAUDOS QUE DEBERA ACREDITAR EL TRANSPORTADOR.
TRANS AMERICA S.A. (URUGUAY)	NOTA DNTA N° 55.523/97	BUENOS AIRES - PAYSANDU - SALTO. BUENOS AIRES - TERMAS DEL ARAPEY. BUENOS AIRES - SALTO. BUENOS AIRES - CARMELO	VUELOS EXPLORATORIOS POR 180 DIAS	BUENOS AIRES - PAYSANDU - SALTO: 3 SEM. BUENOS AIRES - TERMAS DEL ARAPEY: 2 SEM. BUENOS AIRES - SALTO: 2 SEM. BUENOS AIRES - CARMELO: 5 SEM.	MEDIANTE NOTA S.S.T.A.F. y M. N° 038 DEL 9-ENE-98 SE COMUNICO A LA AERON. URUGUAYA QUE SE PRESTA CONFORMIDAD PARA LA REALIZ. DE LOS SERVICIOS SOLICITADOS.

SOLICITAÇÕES DE SERVIÇOS AÉREOS SUBREGIONAIS

EMPRESA	ROTA	TIPO DE SERVIÇOS	FREQUENCIA	EQUIPAMENTO	ESTADO DE TRAMITAÇÃO	
1- LAB	Sta. Cruz de la Sierra – Campo Grande – Sta. Cruz	Misto	2 por semana	B-727	Aprovado	Em operação
2- LAB	Sta. Cruz – Cuiabá – Sta. Cruz	Misto	3 por semana	B-727	Autorização Provisória	Em operação Condicional
3- PASSAREDO	Foz do Iguaçu – Corrientes - Foz do Iguaçu	Passageiros	2 por semana	EMB-120	Aprovado	Previsto iniciar Em Set / Out
4-TAM	Curitiba – Montevideu – Curitiba	Misto	7 por semana	F-100	Em final de estudos para aprovação	
5- HELISUL	Livramento / Rivera – Montevideu - Livramento	Passageiros	5 por semana	C-208	Dependendo de providências. Aeroporto	

Rio, 29 de julho de 1998.

Sr. Presidente, e demais Autoridades de aviação civil.

Congratulo-me com as Autoridades e com as empresas presentes pela oportunidade da Reunião do Conselho de Autoridades Aeronáutica do Sistema de Transporte Aéreo SubRegional.

O Acordo de Fortaleza representa um marco para a integração do MERCOSUL. Renova a oportunidade para que as Autoridades Aeronáuticas estabeleçam as grandes decisões, concernente ao transporte aéreo, no âmbito do MERCOSUL.

Destaco a feliz coincidência e a responsabilidade que cabe ao Brasil neste momento: pois exerce simultaneamente a Presidência do MERCOSUL e a Presidência do Conselho de Autoridade Aeronáutica do Sistema de Transporte Aéreo SubRegional.

Parabenizo o Brigadeiro Sfoggia, Presidente da CERNAL pela sua investidura na Presidência do Conselho de Autoridades Aeronáuticas do Sistema de Transporte Aéreo SubRegional. Congratulo-me também pela sua promoção a Major Brigadeiro pelo Exmo.Sr. Presidente da República.

O transporte aéreo brasileiro e mundial passam por profundas transformações. Essa é a razão fundamental da importância do Acordo de Fortaleza e desta 3ª Reunião de Autoridades Aeronáuticas. Há tendências animadoras para o Brasil e para os países do MERCOSUL. Não devemos deixar escapar a oportunidade. A principal delas é o crescimento e a estabilidade da América do Sul, a par da consolidação do MERCOSUL. Há uma década era a região da inflação. Hoje, é um mercado de 220 milhões de pessoas, com um PIB de mais de um trilhão de dólares e um intercâmbio anual da ordem de 175 bilhões de dólares com um crescimento do transporte aéreo acima da média mundial.

A União Européia concedeu novos direitos aos países membros, no relativo ao transporte aéreo. Pode oferecer ensinamentos aos Estados do MERCOSUL. O transporte aéreo está inserido no processo de integração da União Européia. Pode certamente ser inserido no processo de integração do MERCOSUL.

Há por sua vez tendências inquietantes que podem afetar as empresas da região e o próprio sistema do MERCOSUL.

Os Estados Unidos postulam a inclusão dos serviços, inclusive o transporte aéreo, no processo da liberação hemisférica da ALCA. Em boa hora, os Presidentes dos países do MERCOSUL em Usuhaia reafirmaram a determinação de encontrar dentro da América do Sul a solução dos problemas sul americanos.

A OMC é outra sombra pois considera o transporte aéreo apenas um aspecto do comércio internacional na área dos serviços. Afastam as Autoridades Aeronáuticas e as empresas aéreas do centro das decisões. É urgente a ação das Autoridades Aeronáuticas e das empresas aéreas da região. Precisam firmar Acordos e implantar serviços para a integração do MERCOSUL.

Destacamos neste momento:

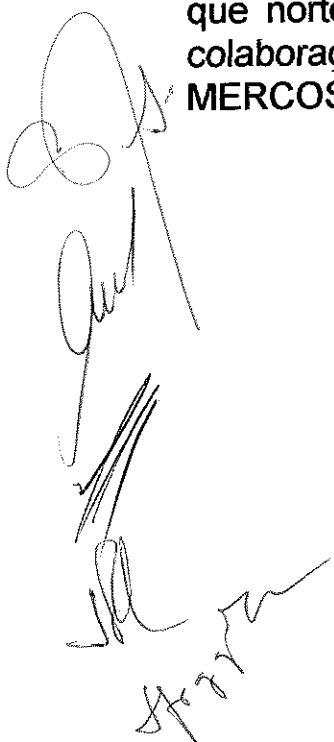
- a) a importância do Acordo de Fortaleza como um marco, para que o transporte aéreo participe da integração do MERCOSUL, sob a direção das Autoridades Aeronáuticas. Destaco esse ponto: sob a direção das Autoridades aeronáuticas;
- b) a necessidade de que o Acordo de Fortaleza entre em vigor o mais cedo possível. As Autoridades Aeronáuticas podem determinar a implantação do Acordo com vôos exploratórios, na conformidade do comprometimento feito pelos Estados Partes do Acordo de Fortaleza;

c) providências por partes das Autoridades Aeronáuticas e das empresas aéreas para a retirada das restrições existentes no Acordo por ocasião da revisão prevista para o próximo ano; incluindo novos direitos de tráfego, de 5ª e 6ª liberdades e os direitos de Stop-over.

d) Conforme já amplamente debatido ontem a nível das empresas, sejam abertos ao tráfego para a operação dos serviços aéreos SubRegionais, aqueles aeroportos situados no território dos Estados Partes que sejam aptos para o cumprimento dos objetivos do Acordo de Fortaleza;

e) De forma idêntica, devem ser simplificados os procedimentos, normalmente exigidos, nos aeroportos, bem como para o funcionamento das empresas aéreas, nos diversos Estados Partes para as operações dos Serviços Subregionais.

Os países da região, inspirados no Acordo de Fortaleza, concluirão outros Entendimentos, certamente mais abrangentes, e que assegurem para as empresas dos Estados Partes os princípios que nortearam a criação do MERCOSUL; ou seja, a integração, a colaboração, a competição e o desenvolvimento dos países do MERCOSUL.

A collection of handwritten signatures and initials in the left margin. At the top is a large, stylized signature. Below it is another signature, followed by several sets of initials and a signature that appears to be 'S. P. R.'.

PONTOS DE VISTA DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. SOBRE PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO

SUMARIO

I	Introdução	pag. 1
II	Liberação dos aspetos comerciais	pag. 2
II.1	As relações assimétricas	pag. 3
III	Âmbito de concorrência	pag. 4
III.1	Níveis de regulamentação e interferência governamental	pag. 5
III.2	Mercados, acesso aos mercados, capacidade e preço	pag. 5
III.3	Direitos de estabelecimento	pag. 6
III.4	Trato nacional e cláusula de nação mais favorecida	pag. 7
III.5	Tributação	pag. 7
III.6	Capitais	pag. 7
III.7	Habilitações	pag. 7



[Handwritten signatures and initials in the bottom left corner]

INCORPORAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO AO MERCOSUL

I. Introdução

A inclusão dos serviços aéreos aos acordos do MERCOSUL implica em um processo complexo no qual devem considerar-se, globalmente, os distintos fatores intervenientes.

Por esta razão, nesta etapa preliminar, orientamo-nos em direção de alguns assuntos que deverão ser objeto de estudo, discussão e definição por parte das autoridades políticas dos estados membros.

Consideramos que é necessário definir estratégias de negociação e de resolução de conflitos, bem como de administração da transição de um sistema com base em relações bilaterais a outro multilateral.

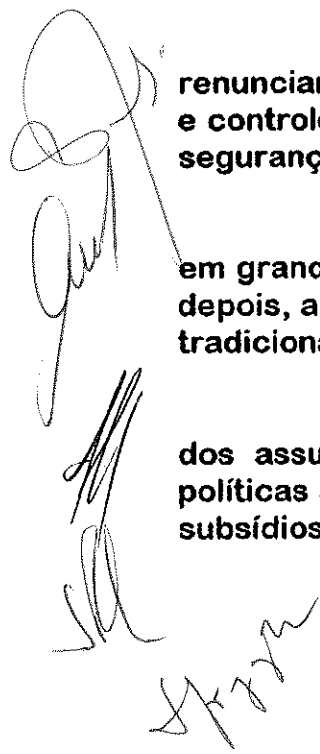
Isto pressupõe a existência de uma vocação de mudança por parte dos diferentes autores envolvidos, as linhas aéreas, as organizações relacionadas ao turismo e a indústria de viagens e, da vontade política dos governos para encarar a incorporação do transporte aéreo ao processo de integração econômica regional.

As linhas gerais na política em matéria aerocomercial deveriam orientar-se no objetivo de gerar na região um ambiente pro-competitivo no qual as decisões fundamentais relacionadas com o serviço possam ser tomadas pelos ofertantes sem interferências por parte dos governos.

Obviamente, existem matérias das quais os estados não renunciarão, nem deverão renunciar, seu rol de supervisão, fiscalização e controle. Nos referimos, principalmente, às áreas relacionadas com a segurança dos serviços e às habilitações técnicas.

Por outro lado, o desenvolvimento de um mercado ajustado em grande medida ao libre jogo de oferta e demanda obrigará, antes ou depois, a que os estados reorientem suas ações em direção a temas que tradicionalmente tenham sido objeto de atenção na região.

Neste sentido, prevemos que se aprofundarão os debates dos assuntos relacionados com a devida proteção dos usuários, as políticas antimonopólicas, a defesa frente a ações de tipo oligopólio e os subsídios diretos e indiretos dos diferentes prestadores e aos usuários.

Handwritten signatures and initials in the left margin, including a large signature at the top, several smaller ones below it, and a series of initials at the bottom.

Por outro lado, entendemos que existem matérias donde é possível e desejável eliminar totalmente qualquer forma de intervenção governamental, estas estão referidas principalmente nos aspectos relativos a oferta, capacidade, preço e comercialização dos serviços.

Noutras questões é possível reduzir os níveis de regulação e intervenção, por exemplo, temas cambiários, remessas, fluxo de capitais e matérias societárias nos que existem diferenças de tratamento nos países membros.

Nos aspectos operativos e de segurança, estimamos necessários e, em alguns casos imprescindível, lograr a harmonização e homogeneização de procedimentos e diretrizes entre os estados signatários.

Assim mesmo, resulta sumamente importante que existam diretrizes políticas claras e precisas com a finalidade de minimizar e/ou eliminar obstáculos de índole burocrática que operem em forma de "barreiras para-arancelarias" obstruindo a ação das empresas.

Nenhum processo de desregulamentação será efetivo se não é acompanhado por um efetivo processo de desburocratização.

Ambos processos não devem ser necessariamente simultâneos, nem resulta imprescindível que se levem adiante com a mesma velocidade, porém ambos devem ser levados a efeito.

Em muitos aspectos será mais simples avançar no campo da desburocratização e simplificação de procedimentos internos que na desregulamentação pela simples razão de que estes não estão necessariamente ligados a negociações multilaterais se não que dependem de decisões de carácter nacional que em muitos casos não necessitam sequer de modificações legais nem da intervenção das mais altas autoridades governamentais.

Reiteramos que, a estes fins, devem gerar-se diretivas políticas claras neste sentido para evitar que os sistemas administrativos operem como obstáculos do processo de integração e do desenvolvimento empresarial.

II. Liberação dos aspetos comerciais.

A liberação dos aspetos comerciais das atividades aeronáuticas têm como objetivo gerar um ambiente mais competitivo do qual se beneficie o consumidor.

Ao estende-lo ao âmbito de uma região isso implica que não se persegue o desenvolvimento harmônico das atividades de cada país, se não que às empresas mais eficientes se lhes permita absorver porções de mercados, hoje protegidos, de seus competidores.

Entretanto, se deve cuidar que as oportunidades sejam iguais para todas as empresas envolvidas. Claro está que as condições estruturais de cada economia de por si representam notáveis diferenças que não poderão ser solucionadas em curto ou médio prazo. Não obstante, é necessário que tudo aquilo que dependa dos estados membros seja equiparado.

Tal é o caso, a modo de exemplo, dos regimes tributários que afetam o consumo de viagens e transporte de mercadorias e a incorporação de bens de capital importados.

II.1. As relações assimétricas

Se bem a longo prazo é possível prever que se irão corrigindo as assimetrias entre os distintos participantes e ofertantes, consideramos necessário propor esta questão desde o princípio.

Neste sentido, não podem deixar de reconhecer-se as diferenças de volume de mercado e número e tamanho das unidades empresariais dos distintos países. Dado que planteamos que, como final de um processo, se permitirá a livre ação comercial dos ofertantes em um marco de acesso irrestrito aos mercados, consideramos que deve administrar-se a transição de forma a guardar um certo equilíbrio entre os potenciais teóricos e as possibilidades concretas das empresas em um momento dado.

Como já dissemos, o cenário inicial representa assimetrias significativas entre as distintas empresas nacionais. Diante desta situação, uma abertura irrestrita e instantânea dos mercados põe em perigo a subsistência das empresas menores dada a capacidade econômica e comercial dos prestadores mais importantes.

Por esta razão, consideramos viável propor um esquema que, partindo do reconhecimento das diferenças iniciais e com o objetivo de alcançar um mercado unificado a longo prazo, contemple as possibilidades dos distintos prestadores.

Nossa proposta orienta a alcançar a integração plena com prazos variáveis de acordo às distintas possibilidades dos prestadores. Desta forma, entre Argentina e Brasil pode estimar-se em cinco anos com um prazo razoável para a unificação de mercados, enquanto que

para Paraguai e Uruguai se pode estender até dez anos. No período de transição, será necessário escalonar diferentes ações para alcançar de forma gradual e pautada o mercado único.

III. Âmbito de concorrência

Sobre esta matéria, uma primeira questão está referida à extensão e alcance dos acordos sobre transporte aéreo no marco do MERCOSUL. Neste sentido, conviria que o problema se defina em níveis superiores do governo com a intervenção das áreas que contam com uma visão integral do processo de integração econômica.

Consideramos necessário a intervenção política de alto nível devido às diferenças existentes entre as autoridades aerocomerciais dos distintos países sobre o enfoque multilateral.

Um problema central a definir, é se os acordos devem limitar-se aos serviços entre os países signatários ou, se haveria que estender seu alcance às relações com terceiros países.

Em outras palavras, se as discussões entre os membros se orientarão de forma tal que se preveja a inclusão das questões referidas aos serviços domésticos e de terceira e quarta liberdades exclusivamente entre os países signatários ou, se se avançara também nas questões relacionadas com o exercício das quintas liberdades com terceiros países.

A grande inter-relação entre os mercados que explora esta atividade faz com que seja impossível definir acordos sobre terceira e quartas liberdades sem afetar consideravelmente os mercados referidos ao exterior da região. É por isso que as quintas liberdades deveriam ser incorporadas, desde o início, ao tratamento de todos os acordos de tráfego e oferta.

Na mesma ordem de idéias consideramos que um ponto importante está relacionado com as negociações bilaterais com terceiros países por parte de cada um dos países signatários. Sem dúvida, os alcances destes acordos influem a nível regional. A pergunta é se cada país seguirá sendo absolutamente soberano em suas relações com terceiros ou se, pelo contrário se registrará algum avanço na definição de critérios comuns de negociação.

Dada a inter-relação dos mercados acreditamos que é necessário propor desde o princípio discussões globais e abrangentes sobre todos os mercados envolvidos.

III.1. Níveis de regulamentação e interferência governamental.

Como já expressamos, consideramos favoravelmente a eliminação ou uma forte redução dos níveis de interferência governamental nos aspetos comerciais do transporte aéreo no âmbito do MERCOSUL. Sobre este objetivo existem diferentes estratégias de aproximação que se vem ensaiando em outros modelos de integração econômica regional.

Para este caso particular, estimamos conveniente instrumentar um esquema que permita alcançar os objetivos propostos numa estratégia passo a passo com prazos certos de definição e aplicação, mediante avances parciais e específicos que permitam ir eliminando restrições de distinto tipo.

Esta estratégia pressupõe um alto nível de definição inicial acerca dos objetivos bem como certa flexibilidade para realizar adequações de acordo às transformações que se operam no mesmo sistema.

Além do mais, permitiria aos distintos autores organizar suas ações de acordo a um horizonte temporário previsível e gerar as adequações necessárias para afrontar as novas condições.

Em termos gerais, se aproximaria ao realizado na C.E.E. e, em nossa opinião, resulta ser a maneira mais vantajosa tanto para as empresas instaladas como para os investidores potenciais dado que todos conhecem as condições e restrições do processo e podem planificar com um alto grau de certeza sua execução futura.

III.2. Mercados, acesso aos mercados, capacidade e preço.

Os mercados, o acesso aos mesmos e as capacidades som negociadas bilateralmente. Nestas negociações se incluem os tráfegos de terceira, quarta e quinta liberdades. Ademais, em relação com o Brasil, as quintas liberdades jogam como compensação das possibilidades das empresas brasileiras de realizar tráfegos de sexta liberdade.

Consideramos que é necessário alcançar um acordo multilateral que contenha previsões sobre estes mercados e que incorpore também os mercados domésticos, tendendo a que, em um futuro previsível, as empresas da região possam executar livremente

suas políticas comerciais definindo e decidindo os mercados que desejem operar, as capacidades respectivas e os preços.

Estas variáveis podem ficar totalmente a cargo da decisão empresaria sem interferência governamental salvo as salvaguardas que os estados estabeleçam para assegurar uma situação competitiva.

Os mecanismos de designação de empresas e de mercados devem tender a desaparecer. Qualquer empresa da região deveria ter o direito de oferecer seus serviços livremente, fixar seus preços e estabelecer suas bases operativas.

De optar-se pela estratégia proposta, a primeira ação deveria orientar-se em direção aos mercados já negociados, ou seja, os de terceira, quarta e quinta liberdade, eliminando as restrições existentes.

Esta primeira ação também poderia incluir mercados não negociados anteriormente, em especial aqueles de baixa densidade, sobre os quais se poderia aplicar o mesmo regime de liberdade de oferta, capacidade e preço.

Numa segunda etapa poderia-se estender a eliminação de restrições e interferências governamental à totalidade dos territórios dos países signatários e começar com a liberação de acesso aos mercados domésticos.

Para os mercados domésticos propomos uma fase de transição na qual existiria a restrição de que os trechos internos deveriam ser continuação de serviços regionais e numa segunda fase na que se eliminam totalmente estas restrições. Isto só resulta aplicável se os prazos de integração se estendem entre 5 e 10 anos e considerando que Paraguai e Uruguai gozariam de um período de adaptação mais longo que o de Argentina e Brasil.

III.3. Direito de estabelecimento

Entendemos ser muito importante a negociação deste direito. Este tema deve ser encarado desde o começo das negociações dado que se não se alcançam arranjos sobre esta matéria não se poderá avançar em direção à integração de mercados e à exploração de cabotagem e são previsíveis obstáculos importantes em matéria de exploração de mercados extra zonais.

III.4. Trato nacional e cláusula de nação mais favorecida.

Cláusulas deste tipo são habituais nos processos de integração comercial e consideramos favoravelmente sua inclusão nos acordos sobre transporte aéreo no MERCOSUL. Esta questão está diretamente vinculado com o direito de estabelecimento.

III.5. Tributação

Consideramos que é necessário incluir o setor transporte e, em particular ao modo aéreo, nos acordos que sobre esta matéria alcancem os países signatários.

Constitui um objetivo prioritário nesta matéria alcançar a igualdade dos regimens tributários que afetam o consumo de viagens, o transporte de mercadorias e a incorporação de bens de capital de origem extra-regional.

III.6. Capitais

As legislações nacionais impõem restrições à incorporação de capitais estrangeiros e suas linhas aéreas. Consideramos que estas restrições tem sido um obstáculo para o desenvolvimento das empresas e que as mesmas deveriam eliminar-se, pelos menos entre os nacionais dos países signatários para permitir a criação de correntes de investimento.

Nesta sentido a legislação argentina aplicável vai além, por ter aberto a atividade ao capital estrangeiro sem limitação.

III.7. Habilitações

Com respeito às habilitações técnicas de pessoal e aeronaves pode-se avançar na harmonização e homogeneização de procedimentos que tendam à livre aceitação das habilitações e autorizações que estendam as respectivas autoridades competentes. Ainda quando as normas OACI são aceitas por todos os países, existem numerosas diferenças tanto em sua aplicação como em sua interpretação.

AR/bmvv.

OBS: Tradução livre do texto original em idioma espanhol.

Rio de Janeiro, Agosto de 1998.

PROPOSTA DE MODIFICAÇÃO

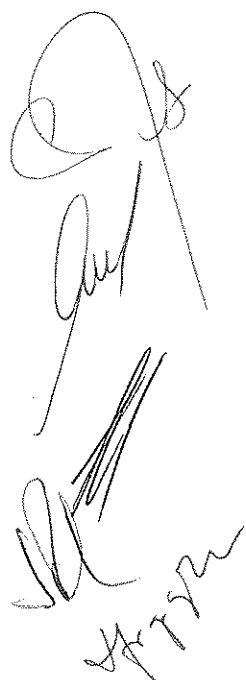
Regulamento do Conselho

Onde se lê:

Art. 19 - A participação das empresas aéreas nas Sessões do Conselho somente será permitida quando estiver em exame uma questão por elas solicitada ou cujo resultado possa afetar seus interesses.

Deve ser lido:

Art. 19 - A participação das empresas aéreas nas Sessões do Conselho somente será permitida quando estiver em exame uma questão por elas solicitada ou cujo resultado possa afetar seus interesses. **Não obstante, a simples presença das empresas, na condição de observadoras, será permitida em todas as sessões, salvo quando o assunto em discussão for julgado sigiloso, a critério do Presidente ou por solicitação de um Representante.**

The block contains several handwritten signatures and initials in black ink. At the top is a large, stylized signature. Below it is a smaller signature. Further down are several sets of initials and a signature, including one that appears to be 'H. J. J. M.' at the bottom.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CERTIFICADO DE REGISTRO NÚM. 3351

El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional
certifica que

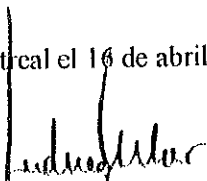
el Gobierno de la República Federativa del Brasil

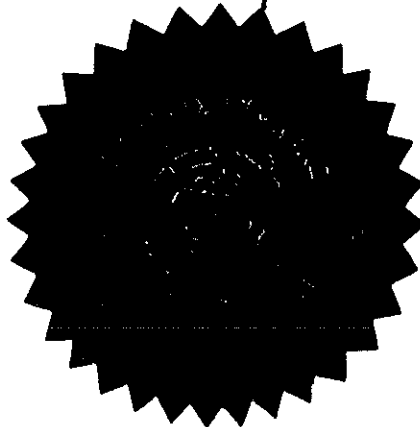
ha inscrito en el registro de conformidad con el Artículo 83 del
Convenio sobre Aviación Civil Internacional

el Acuerdo sobre servicios aéreos subregionales entre los Gobiernos de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, hecho en Fortaleza a los 17 días de diciembre de 1996.

La inscripción tuvo lugar el 16 de abril de 1998 con el Núm. 4132.

Hecho en Montreal el 16 de abril de 1998


Por el Secretario General





SISTEMA DE TRANSPORTE AEREO SUB-REGIONAL

Lic. A. Román

Atentamente.



DR. A. MARTIN AVALOS VALDEZ
Dir. del Consejo de Administración
DINAC

STAAI-CAM/GVMP/lc.

NOTA D.N.T.A. N°

52.854/128

Fecha:

25 JUL 1997