

23.10.00

(2)26



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES
JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

A-437

FAX N° 663 /

Santiago, 23 de Octubre de 2000.

Doctora
MARINA DONATO
Subsecretaria de Transporte Aerocomercial
Buenos Aires - Argentina.-

Sra. Subsecretaria:

Acuso recibo de sus observaciones al Acta de las reuniones celebradas en Buenos Aires, los días 13 y 14 de Septiembre de 2000, sobre el Acuerdo de Fortaleza.

Su Nota S.S.T.A. N° 1186, de 20 de Octubre de 2000, será archivada conjuntamente con el Acta en cuestión y formando parte integrante de la misma, de modo tal que quede constancia de la posición expresada por la Delegación Argentina.

Saluda atentamente a Ud.


JORGE ANSTED ROJAS
Secretario General (S)


JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL
Secretario General Subrogante

A C T A

En Buenos Aires, el 13 y 14 de Septiembre de 2000, se reunieron las Autoridades Aeronáuticas de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, asesores y algunos representantes de empresas aéreas, para iniciar la revisión del Acuerdo de Fortaleza, tal como se acordara en la VI Reunión del Consejo de Autoridades del mismo, celebrada en Santiago, el 22 de Agosto de 2000.

- 1.- Las Autoridades de Brasil y Chile presentaron documentos de trabajo orientados a eliminar las restricciones del Sistema Subregional. Chile presentó tres alternativas de mejoramiento: dentro del marco del Acuerdo, modificando el texto del Acuerdo o reemplazando el Acuerdo por uno nuevo. Brasil, por su parte, propuso una serie de modificaciones concretas al texto actual del Acuerdo.
- 2.- Despues de un completo examen se optó por modificar el actual Acuerdo de Fortaleza ya firmado por los Presidentes, a fin de no requerir nuevamente dicha firma.
- 3.- Se escuchó a las empresas aéreas y se intercambiaron puntos de vista sobre el concepto de intraregional y su relación con los bilaterales, sobre la propiedad sustancial y el control efectivo, sobre la adhesión al Acuerdo, sobre el cuadro de rutas y la determinación de cuándo un vuelo es o no intraregional, sobre el objetivo del actual Acuerdo y el de las modificaciones, sobre la posibilidad de contar con un tratado multilateral de transporte aéreo que abra los cielos de la Subregión, sobre la posibilidad de tener un espacio aéreo común y sobre la participación de terceros países en el tráfico intrasubregional.
- 4.- Se resolvió continuar estudiando las modificaciones propuestas por Brasil y todas aquellas otras que, por consecuencia, requeriría el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales. El Grupo de Trabajo formado por el Consejo en Santiago (VI Reunión) continuará esta labor, intercambiando la información necesaria y teniendo presente tanto los aspectos prácticos como los jurídicos.

Se informó que Paraguay designó al Dr. Ceferino Farías Servin como miembro del Grupo y en el curso de la reunión Argentina designó a los Drs. Jorge Rodríguez Noguera y Horacio E. Knobel como sus representantes en el mismo. Se incorporaron, además, como observadores don Francisco Bunz de LAPA S.A., doña Ivana Palmieri de Aero Vip S.A., don Dante Besaccia de ARSA/AV, don Agustín Tiscornia de SW, don Pablo Maisonnave de DINAR y don Sergio Domínguez de Transbrasil.

Uruguay notificará al Presidente del Consejo el nombre de su representante, a la brevedad posible.

Se acordó, por último, que los términos de referencia del trabajo a realizar, son los señalados en el punto 6 del Acta de la VI Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en Santiago, el 22 de Agosto de 2000.



Alvaro Lisboa Montt
Secretario del Consejo

Prinsenbor Jerze Koddu Y
14 Nov. 1866. e. Knobell

Ground - ~~ABSENT~~ - 1349-7300
ABSENTIA 4349-7306

328 - jruque@uucn.org.es
HKN085@Hecon.ESU.ES

1ER. PROTOCOLO REFERENTE AL ACUERDO DE FORTALEZA

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, de aquí en adelante denominados como “Estados Partes”, siendo Signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierta en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Congregando a un grupo de países que vienen desarrollando un nuevo proceso de integración económica;

Aspirando contribuir para el desarrollo del transporte aéreo en la subregión comprendida por los territorios de los *Estados Partes*;

Considerando el actual escenario del transporte aéreo internacional, en el cual existen asociaciones multilaterales entre los gobiernos, así como alianzas entre empresas de diferentes Estados, en la búsqueda de sinergia para sus mercados y sus negociaciones;

Considerando la rápida expansión de la política de “cielos abiertos” que ya está presente en el Caribe y en la América del Sur a través de los acuerdos firmados con otras naciones;

En la búsqueda para fortalecer el mercado “Intra-regional” para mejor competencia en los segmentos internacionales extra-regional y reforzando la integración entre sus Estados partes;

Se acuerda lo siguiente:

ARTICULO 1º

Objeto del Protocolo

El presente Protocolo tiene por objeto el desarrollo del transporte aéreo internacional Intra-regional en nuestra Sub-región, buscando el fortalecimiento de nuestros mercados tradicionales para mejor competencia en el mercado internacional Extra-regional y promoviendo el desenvolvimiento de nuevos mercados, posibilitando la creación de nuevas demandas de usuarios.

ARTICULO 2º

Definiciones

A los fines del presente Protocolo:

- a) “**Estado Parte**” significa cada uno de los países signatarios del presente Acuerdo, y aquellos adherentes al mismo con posterioridad;
- b) “**Intra-regional**” significa el espacio geográfico que abarca el conjunto de fronteras de todos sus *Estados Parte*;
- c) “**Extra-región**” significa todo o cualquier espacio situado fuera de las fronteras de cualquiera de sus *Estados Parte*;
- d) “**Acuerdos Bilaterales**” significa todos los acuerdos suscritos entre gobiernos o entre autoridades aeronáuticas que establezcan derechos relativos al tráfico aerocomercial;
- e) “**Acuerdo de Fortaleza**” significa el marco legal multilateral firmado el 17 de diciembre de 1996, en la ciudad de Fortaleza, Brasil, por los Estados de

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, referente al transporte aéreo en esta Sub-región;

- f) “**Autoridades Aeronáuticas**” significa las autoridades aeronáuticas civiles de los *Estados Parte*;
- g) “**Servicios Sub-regionales**” significa los servicios aéreos regulares de pasajeros, cargas y correo postal separadamente o en combinación realizados dentro de la Sub-región que comprende los territorios de los *Estados Parte*, de conformidad con los criterios establecidos específicamente para este fin en rutas diferentes de las regionales efectivamente operadas del cuadro de rutas de los Acuerdos Bilaterales;
- h) “**Consejo**” significa el consejo de autoridades aeronáuticas del sistema Sub-regional de transporte aéreo;
- i) “**Empresa designada**” significa cualquier empresa aérea que haya sido nominada y autorizada de conformidad con el artículo 5to. de este Acuerdo;
- j) “**País de origen**” significa el territorio del Estado donde se inicia el transporte.

ARTICULO 3º

Principio fundamental

Los *Estados Parte* acuerdan que todas sus relaciones aeronáuticas serán regidas por lo dispuesto en sus Acuerdos Bilaterales, estableciéndose no obstante que en lo concerniente a la designación, capacidad, cuadro de rutas y derechos de tráfico, en cuanto al ejercicio del transporte aéreo internacional Intra-regional, en nuestra Sub-región, adoptarán en forma multilateral los principios básicos del Acuerdo de Fortaleza en la forma que se describe en los artículos siguientes.

ARTICULO 4º

Derechos de tráfico

Los *Estados Parte* se conceden los derechos especificados en este Protocolo con el fin de operar los servicios internacionales Intra-regionales. Para realizar tales servicios, las empresas aéreas designadas gozarán de:

- a) el derecho de sobrevolar los territorios de los *Estados Parte*;
- b) el derecho de aterrizar en los mencionados territorios para fines no comerciales;
- c) el derecho de embarcar y desembarcar, en el territorio de los *Estados Parte*, pasajeros, carga, y correo postal, separadamente o en combinación, en vuelos regulares que se realicen exclusivamente dentro de la Sub-región;
- d) el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo postal destinados o provenientes de territorios de terceros países de la Sub-región, sean éstos tráficos de 5ta. o de 6ta. libertades, en vuelos regulares que se realicen totalmente de la Sub-región.

Las empresas designadas podrán permitir a sus pasajeros la interrupción del viaje y su posterior reembarque en escalas intermedias sobre una misma ruta Intra-regional, desde que ambos trechos sean internacionales .

Los derechos aquí concedidos, en ningún momento, permitirán prácticas de vuelos de cabotaje de empresas de un *Estado Parte* en territorio de cualquier otro Estado parte signatario de esta Protocolo.

Los derechos concedidos multilateralmente en este instrumento sólo se aplicarán a los vuelos internacionales Intra-regionales realizados por empresas de los *Estados Parte* específicamente designadas.

ARTICULO 5º

Designación y autorización

1. Cada Estado parte tendrá el derecho de designar a una o más empresas para operar los servicios internacionales Intra-regionales. La referida designación será comunicada a través de nota diplomática a los demás *Estados Parte* involucrados.
2. Al recibir la comunicación de designación las autoridades aeronáuticas de cada *Estado Parte*, de conformidad con sus leyes y reglamentos otorgarán a la empresa o empresas designadas por los otros *Estados Parte* las autorizaciones necesarias para explotar los servicios convenidos.
3. Cada uno de los *Estados Parte* tendrá el derecho de retirar la designación de una empresa o empresas y designar otra u otras, comunicando a través de nota diplomática dirigida a los demás *Estados Parte* involucrados.
4. Las empresas designadas para los servicios internacionales por nota dirigida de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales a los *Estados Parte* considerados, priorizando la designación para los servicios internacionales Intra-regionales.

ARTICULO 6º

Capacidad

El número de frecuencia y el equipamiento a ser utilizado por una empresa en cada ruta internacional Intra-regional deberá ser adecuado al respectivo potencial de tráfico.

Las empresas podrán libremente proponer equipos y frecuencias, que serán considerados por las autoridades aeronáuticas de los Estados parte involucrados a

lo largo de la ruta con el objeto de evitar, cualquier exceso de capacidad que, por no ser coherente con el potencial de tráfico pueda ser motivo de una práctica anticomercial, así como de adecuarse a las limitaciones técnicas aeroportuarias.

En el caso de falta de acuerdo, la controversia podrá ser elevada al Consejo de Autoridades Aeronáuticas establecido por el Acuerdo de Fortaleza.

ARTICULO 7º

Cuadro de rutas

Para los vuelos internacionales intra-regionales y el cuadro de rutas estará integrado por todos los puntos situados en el territorio de los *Estados Partes* signatarios de este Protocolo.

Todo vuelo internacional Intra-regional deberá tener su origen o destino en el territorio del país de empresa pudiendo extenderse exclusivamente, a puntos del territorio de los demás *Estados Partes* signatarios de este protocolo.

Ningún vuelo internacional Intra-regional podrá proseguir, bajo las condiciones de este Protocolo, hacia un punto situado fuera de la Sub-región .

ARTICULO 8º

Aplicación de disposiciones bilaterales

1. Se aplicarán subsidiariamente a este Protocolo todas las disposiciones de acuerdos de servicios aéreos suscriptos entre los *Estados Partes* involucrados que resulten compatibles con el presente documento.
2. Las disposiciones de este Protocolo no constituyen, bajo ninguna circunstancia, restricciones a lo establecido en los acuerdos de servicios aéreos firmados entre los *Estados Partes*.

3. En la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo de Fortaleza ningún Estado parte concederá tratamiento más favorable a sus empresas que a las de los demás *Estados Parte*.
4. En caso que el convenio multilateral incluya en sus disposiciones el tratamiento del transporte aéreo de las Sub-región, las autoridades aeronáuticas de los *Estados Parte* realizarán consultas con el objeto de determinar el grado en que este Protocolo viene a afectar al Acuerdo de Fortaleza por las disposiciones de la convención y resolver sobre las modificaciones que fuesen necesarias para este Acuerdo.

ARTICULO 9º

Adhesión

Este protocolo estará abierto a la adhesión de otros Estados de América del Sur, cuyas solicitudes serán examinadas por los *Estados Parte*.

La aprobación de las solicitudes serán objeto de decisión unánime entre los *Estados Parte*.

ARTICULO 10º

Solución de controversias

Para solucionar las controversias que surjan entre los *Estados Parte* acerca de la interpretación y/o ejecución de las disposiciones específicas del presente protocolo o de las disposiciones multilaterales sobre derechos de tráfico, designación, capacidad o el cuadro de rutas será utilizado el Consejo de Autoridades Aeronáuticas establecido en el Acuerdo de Fortaleza como se dispone en dicho Acuerdo.

Artículo 11º

Entrada en vigor

Este Protocolo entrará en vigor, experimentalmente en los territorios de los Estados adherentes, 30 días después de su adhesión, vía nota diplomática del tercer país extendiéndose a los demás, inmediatamente después de sus adhesiones.

Los *Estados Parte* signatarios post adherentes deberán reunirse cada 6 meses después de la firma de este protocolo a fin de analizar sus resultados y perfeccionar sus disposiciones, con el objeto de, en el plazo de 3 años firmar un acuerdo único de los servicios aéreos multilateral que regule la totalidad de las relaciones aeronáuticas entre los Estados signatarios.

DOCUMENTO PARA EL GRUPO DE TRABAJO
DEL ACUERDO DE FORTALEZA

- 1.- En la VI Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, celebrada en Santiago el 22 de Agosto de 2000, se acordó "crear un Grupo de Trabajo bajo la coordinación de la Presidencia, que estudie las medidas que deberían adoptarse para eliminar las restricciones existentes en el Sistema de Transporte Aéreo Subregional y determinar si es posible avanzar dentro del actual marco del Acuerdo, mediante modificaciones del mismo o a través de un nuevo instrumento".
- 2.- Alternativas para eliminar restricciones:
 - a) Dentro del actual marco del Acuerdo se podría avanzar, comprometiéndose los Estados Partes a permitir el ejercicio de los derechos de quinta y sexta libertad dentro de la Subregión, que fueran solicitados de acuerdo al artículo 4 N° 2 del Acuerdo. De no haber unanimidad, dicha propuesta podría entrar en vigencia entre los países que la aprueben. Ya en la III Reunión del Consejo (Río, Agosto de 1998) se había propuesto lo anterior.

La aprobación de dicha propuesta terminaría con la dificultad que hoy tiene el ejercicio de los derechos de tercera y cuarta libertad que concede el Acuerdo, por la imposibilidad de apoyar esos vuelos con tráficos de quinta y sexta libertad.

Siempre dentro del marco del Acuerdo y considerando que éste sólo concede derechos de tráfico para servicios regulares (artículo 1), las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Partes podrían acordar autorizar todas las solicitudes de vuelos no regulares que cumplan con los restantes requisitos del Acuerdo. Lo anterior podría constituir una "norma complementaria para el funcionamiento armonioso del Sistema" formulada por el Consejo conforme a sus atribuciones (Anexo II del Acuerdo, N° 2 b).

La aprobación anterior podría ser muy útil, considerando que varias rutas Subregionales se caracterizan por manifestar una acentuada tendencia al aumento de la demanda solo durante ciertas temporadas y algunos servicios aéreos subregionales podrían operar durante estos períodos de mayor demanda.

El principal inconveniente que tienen las fórmulas de progreso anteriores, es que no resuelven la restricción principal del Acuerdo, esto es, que el mismo se aplica solo a rutas diferentes a las regionales efectivamente operadas en el marco de los Acuerdos Bilaterales.

- b) Otra vía para terminar con las restricciones de Fortaleza es modificar el actual texto del Acuerdo de modo tal que se aplique a todas las rutas. Sin duda la principal modificación debería consistir en eliminar del Artículo 1, que señala el "Objeto del Acuerdo", las expresiones "en rutas diferentes a las regionales efectivamente operadas en el marco de los Acuerdos Bilaterales".

Un nuevo artículo 1º podría decir, por ejemplo, lo siguiente: "El presente Acuerdo tiene por objeto permitir la realización de servicios aéreos subregionales, regulares y no regulares, de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, con derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad dentro de la Subregión."

De aprobarse este camino, habría que preparar posteriormente todas las modificaciones que conlleva reemplazar el texto del artículo 1º todas las cuales serían consecuencia de dicha esencial modificación.

- c) La última vía para poner fin a las restricciones de Fortaleza, es reemplazarlo íntegramente por un nuevo Instrumento adoptado entre los mismos países.

Este nuevo Instrumento podría ser más breve y simple que Fortaleza (que ya tiene un cuerpo principal, 3 Anexos, 1 Reglamento y 2 Procedimientos aprobados), sin las restricciones de este último, más amplio y más flexible y más parecido a la Comunidad Andina.

PRESIDENTE DEL CONSEJO

I Criterios operacionales
II Consejo de Aut. Aeron
III Sistema de Autorizaciones
Rgto. del Consejo

1 - Comisión Aérea
2 - Tratamiento de las
solicitudes



Ministerio de Infraestructura
y Transporte

Alvarez

JUNTA AERONÁUTICA CIVIL	
INGRESO	A
Nº	- 437 -
FECHA	

1186

NOTA S.S.T.A Nro.

BUENOS AIRES, 20 OCT 2000

SEÑOR SECRETARIO GENERAL.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con relación a su Fax Nro. 585, de fecha 25 de septiembre de 2000, mediante el cual se remite el proyecto de acuerdo correspondiente a las reuniones de trabajo celebradas por los países miembros del Comité Ejecutivo de la CLAC en la ocasión de Fortaleza, los días 13 y 14 de septiembre de 2000 en Buenos Aires, en ocasión del LVII Comité Ejecutivo de la CLAC.

Sobre el particular, quisiera plantear ciertas observaciones en el entendimiento que no se ha recogido íntegramente la posición de la República Argentina puesta en el manifiesto en dicha reunión.

En primer lugar, es dable destacar que los representantes argentinos no participaron en la reunión mantenida el día 13 de septiembre.

Por otra parte, la delegación argentina planteó sus dudas acerca de que el texto del Convenio pudiera ser modificado por decisión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas, por entender que la misión de este Consejo es velar por el cumplimiento y aplicación del Acuerdo (art. 12º) y, sólo le compete analizar y proponer modificaciones para las revisiones periódicas (punto 2 ap. h del Anexo II), lo cual no autoriza la intervención de los Presidentes de los países vinculados por el acuerdo de Fortaleza, como se expresó en el punto 2 del proyecto de acta remitido.

Se estima que las precedentes consideraciones deberían hacerse en el acta, a fin de reflejar íntegramente la posición planteada por la delegación argentina en la reunión mantenida el 14 de septiembre último.



Saludo a Ud. atentamente

AL SEÑOR SECRETARIO GENERAL (S) DEL
CONSEJO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS
DE LA CLAC DE FORTALEZA
SR. JOSÉ ANTONIO ROJAS
S. D.

Ing. MARINA BONAPARTE
Subsecretaria de Transporte, Aerocomunicaciones
Subsecretaria de Transporte

1º PROTOCOLO RELATIVO AO ACORDO DE FORTALEZA

Os Governos da República Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai doravante denominados Estados Partes, sendo signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944.

Congregando um grupo de países que vem desenvolvendo um novo processo de integração econômica;

Aspirando contribuir para o desenvolvimento do transporte aéreo na Sub-região compreendida pelos territórios dos Estados Partes.

Considerando o atual cenário do Transporte Aéreo Internacional, no qual estão presentes associações multilaterais entre governos, assim como alianças entre empresas de diferentes Estados, na busca de sinergia para seus mercados e suas negociações;

Considerando a rápida expansão da política de “Céus Abertos” que já se faz presente no Caribe e na América do Sul através de acordos firmados com outras nações;

Buscando fortalecer o mercado “Intra-regional” para melhor competir no segmento internacional extra-região e reforçando a integração entre os seus Estados Partes.

Convencionam o seguinte:

ARTIGO 1º

Objetivo do Protocolo

O presente Protocolo tem por objetivo o desenvolvimento do transporte Aéreo Internacional Intra-regional em nossa Sub-região, buscando o fortalecimento de nossos mercados tradicionais para melhor competir no mercado internacional extra-região e promovendo o desenvolvimento de novos mercados, possibilitando o atendimento necessário a novas demandas dos usuários

ARTIGO 2º

Definições

Para fins do presente Acordo:

- a) “Estado Parte” significa cada um dos países signatários do presente Acordo e aqueles que a ele aderirem posteriormente.
- b) “Intra-regional” significa o espaço geográfico abrangido dentro do conjunto das fronteiras de todos seus Estados parte.
- c) “Extra-região” significa todo e qualquer espaço situado fora das fronteiras de qualquer de seus Estados parte.

- d) “Acordos Bilaterais” significa todos os Acordos assinados entre Governos ou entre Autoridades Aeronáuticas que estabeleçam direitos relativos ao tráfego aerocomercial.
- e) “Acordo de Fortaleza” significa o marco legal multilateral assinado em 17 de dezembro de 1996, na cidade de Fortaleza, Brasil, pelos Estados de Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai, referente ao transporte aéreo nesta sub-região.
- f) “Autoridades Aeronáuticas” significa as Autoridades da Aeronáutica Civil dos Estados Partes.
- g) “Serviços Sub-Regionais” significa os serviços aéreos regulares de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, realizados dentro da Sub-região que compreende os territórios dos Estados Partes, de conformidade com os critérios estabelecidos especificamente para tanto, em rotas diferentes das regionais efetivamente operadas no quadro dos Acordos Bilaterais.
- h) “Conselho” significa o Conselho de Autoridades Aeronáuticas do Sistema Sub-Regional de Transporte Aéreo.
- i) “Empresa designada” significa qualquer empresa aérea que tenha sido designada e autorizada de conformidade com o artigo 5º deste Acordo.
- j) “País de Origem” significa o território do Estado onde se inicia o transporte.

ARTIGO 3º

Princípio Fundamental

Os Estados Parte acordam que todas suas relações aeronáuticas permanecerão regidas pelo disposto em seus Acordos Bilaterais, estabelecendo no entanto que, no tangente à Designação, Capacidade, Quadro de Rotas e Direitos de Tráfego quando no exercício do Transporte Aéreo Internacional “Intra-Regional”, em nossa Sub-região, adotarão de forma multilateral os princípios básicos do “Acordo de Fortaleza”, na forma adiante descrita.

ARTIGO 4º

Direitos de Tráfego

Os Estados Partes concedem-se os direitos especificados neste Protocolo, com a finalidade de operar os Serviços Internacionais Intra-Regionais. Para realização de tais serviços, as empresas aéreas designadas gozarão:

- a) do direito de sobrevoar os territórios dos Estados Partes;
- b) do direito de aterrissar nos referidos territórios, para fins não comerciais;
- c) do direito de embarcar e desembarcar, nos territórios dos Estados Partes, passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, em vôos regulares que se realizem exclusivamente dentro da Sub-região;
- d) do direito de embarcar e desembarcar passageiros, carga e mala postal destinados ou provenientes de territórios de terceiros países da Sub-região, sejam esses tráfegos de Quinta ou de Sexta liberdades, em vôos regulares que se realizem totalmente dentro da Sub-região.

As empresas designadas poderão permitir a seus passageiros a interrupção de viagem e posterior reembarque em escalas intermediárias de uma mesma rota Intra-regional, desde que ambos os trechos sejam internacionais.

Os direitos aqui concedidos, em nenhum momento, abrigarão a prática de vôo de cabotagem de empresas de um Estado Parte em território de qualquer outro Estado Parte signatário deste Protocolo.

Os direitos concedidos multilateralmente neste instrumento só se aplicam aos vôos Internacionais Intra-regionais realizados por empresas dos Estados Partes especificamente para tal designadas.

ARTIGO 5º

Designação e Autorização

1. Cada Estado Parte terá o direito de designar uma ou mais empresas para operar os Serviços Internacionais Intra-regionais. A referida designação será comunicada através de Nota Diplomática aos demais Estados Partes envolvidos.

2. Ao receber a comunicação da designação, as Autoridades Aeronáuticas de cada Estado Parte, em conformidade com suas leis e regulamentos, outorgarão à empresa ou empresas designadas pelos outros Estados Parte as autorizações necessárias para exploração dos serviços convencionados.

3. Cada um dos Estados Partes tem o direito de retirar a designação de uma empresa ou empresas e designar outra ou outras, comunicando-o através de Nota Diplomática dirigida aos demais Estados Partes envolvidos.

4. As empresas designadas para os Serviços Internacionais sob a égide dos Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais dos Estados Partes são consideradas, aprioristicamente, designadas para os Serviços Internacionais Intra-regionais.

ARTIGO 6º

Capacidade

O número de freqüências e o equipamento a ser utilizado por uma empresa em cada rota Internacional Intra-regional deverá ser adequado ao respectivo potencial de tráfego.

As empresas proporão livremente equipamentos e freqüências, o que será considerado pelas Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes envolvidos (em toda a rota) com o objetivo de evitar, previamente, qualquer excesso de capacidade que, por não estar coerente com o potencial de tráfego possa caracterizar uma prática anti-comercial, bem como de adequa-las às limitações técnicas aeroportuárias.

À falta de acordo, a Controvérsia poderá ser levada ao Conselho de Autoridades Aeronáuticas criado pelo Acordo de fortaleza.

ARTIGO 7º

Quadro de Rotas

Para os vôos Internacionais Intra-regionais o Quadro de Rotas será integrado por todos os pontos situados nos territórios dos Estados Partes signatários deste Protocolo.

Todo vôo Internacional Intra-regional deverá Ter origem ou destino no território do país da empresa podendo estender-se, exclusivamente, a pontos nos territórios dos demais Estados Partes signatários deste Protocolo.

Nenhum vôo Internacional Intra-regional poderá prosseguir, ao abrigo deste Protocolo, para um ponto situado fora da Sub-região.

ARTIGO 8º

Aplicação de disposições Bilaterais

1. Aplicar-se-ão subsidiariamente a este Protocolo todas as disposições dos Acordos de Serviços Aéreos assinados entre os Estados Partes envolvidos que com ele não conflitem.
2. As disposições deste Protocolo não constituem, sob qualquer circunstância, restrições ao estabelecido nos Acordos de Serviços Aéreos assinados entre Estados Partes.
3. Na aplicação das disposições do presente Protocolo ao Acordo de Fortaleza, nenhum Estado Parte concederá tratamento mais favorável às suas empresas do que às dos demais Estados Partes.
4. Caso uma Convenção Multilateral inclua em suas disposições o tratamento do Transporte Aéreo na Sub-região, as Autoridades Aeronáuticas dos Estados Partes realizarão consultas com o objetivo de determinar o grau em que este Protocolo, bem como o Acordo de Fortaleza poderão ser afetados pelas disposições da Convenção e decidir sobre as modificações que se façam necessárias.

ARTIGO 9º

Adesão

Este Protocolo estará aberto à adesão de outros Estados da América do Sul, cujas solicitações serão examinadas pelos Estados Partes.

A aprovação das solicitações será objeto de decisão unânime dos Estados Partes.

ARTIGO 10º

Solução de Controvérsias

Para solução de Controvérsias que surjam entre os Estados Partes acerca de interpretação e/ou execução das disposições específicas do presente Protocolo, ou seja do que ele dispõe multilateralmente sobre Direitos de Tráfego, Designação, Capacidade e Quadro de Rotas será utilizado o Conselho de Autoridades Aeronáuticas estabelecido no Acordo de Fortaleza, dentro do ali disposto.

ARTIGO 11º

Entrada em vigor

Este Protocolo entrará em vigor, experimentalmente, nos territórios dos Estados aderentes, 30 (trinta) dias após a adesão, via Nota Diplomática, do terceiro país, estendendo-se aos demais, imediatamente após suas adesões.

Os Estados Partes signatários e pós-aderentes reunir-se-ão à cada 6 (seis) meses após a assinatura deste Protocolo para análise de seus resultados e aperfeiçoamento de seus dispositivos, com objetivo de, no prazo de 3 (três) anos, firmar um Acordo de Serviços Aéreos Multilateral que regule totalmente as relações aeronáuticas entre os signatários.