

ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS REGULARES ENTRE EL  
GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DE  
LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL.

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, considerando:

- que las posibilidades siempre crecientes de la aviación comercial son cada vez más importantes;

- que ese medio de transporte, por sus características esenciales, permitiendo rápidas comunicaciones, proporciona un mayor acercamiento entre las Naciones;

- que es conveniente organizar, en forma segura y ordenada, los servicios aéreos internacionales regulares, sin perjuicio de los intereses nacionales y regionales, teniendo en cuenta el desarrollo de la cooperación internacional en el campo de los transportes aéreos;

- que es su aspiración llegar a un convenio general multilateral que rija a todas las Naciones en materia de transporte aéreo internacional;

- que en tanto no sea celebrado ese convenio general multilateral, en que ambos Gobiernos sean partes, se hace necesario concertar un Acuerdo destinado a asegurar comunicaciones aéreas regulares entre los dos países, en los términos de la Convención de Aviación Civil Internacional, concluída en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

- designaron, para ese efecto, plenipotenciarios, los cuales, después de haber canjeado sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, y habiendo tenido presente los convenios que cada uno haya celebrado con anterioridad, convinieron en las disposiciones siguientes:

### ARTICULO I

Las Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Acuerdo y su Anexo, a fin de que se establezcan los servicios aéreos internacionales regulares en ellos descriptos, en adelante llamados "servicios convenidos".

### ARTICULO II

1 - Cualquiera de los servicios convenidos podrá ser iniciado inmediatamente o en fecha posterior, a criterio de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, pero no antes de que:

- a) La Parte Contratante a la cual se hayan concedido haya designado una empresa o empresas aéreas de su nacionalidad para todas o cada una de las rutas especificadas;
- b) La Parte Contratante que conceda los derechos haya dado la necesaria licencia de funcionamiento a la empresa o empresas aéreas de referencia, lo que hará sin demora observadas las disposiciones del párrafo N° 2 de este Artículo y las del Artículo VI.

2 - Las empresas aéreas designadas podrán ser llamadas a probar ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que concede los derechos, que se hallan en condiciones de satisfacer los requisitos prescriptos por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por dichas Autoridades para el funcionamiento de las empresas aéreas comerciales.

### ARTICULO III

### ARTICULO III

Con el fin de evitar prácticas discriminatorias y respetar el principio de igualdad de tratamiento:

1 - Las tasas u otros derechos fiscales que una de las Partes Contratantes imponga o permita que se impongan a la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante para uso de aeropuertos y otras facilidades, no serán superiores a las que se cobren por el uso de tales aeropuertos y facilidades por aeronaves de su bandera afectadas a servicios internacionales similares.

2 - Los combustibles, aceites lubricantes y repuestos introducidos en el territorio de una Parte Contratante o colocados en ese territorio a bordo de aeronaves de la otra Parte Contratante, ya sea directamente por una empresa aérea designada por ella, ya sea por cuenta de dicha empresa, destinados únicamente al uso de sus aeronaves, gozarán del tratamiento dado a las empresas nacionales o a las empresas de la nación más favorecida, en lo que respecta a los derechos aduaneros, tasas de inspección u otros derechos y gravámenes nacionales.

3 - Las aeronaves de una de las Partes Contratantes utilizadas en la explotación de los servicios convenidos y los combustibles, aceites lubricantes, repuestos, equipo normal y provisiones de a bordo, que permanezcan a bordo y para utilizarse en dichas aeronaves, gozarán de exención de derechos aduaneros, tasas de inspección y derechos o tasas similares, en el territorio de la otra Parte Contratante, aún cuando sean utilizados por las aeronaves en vuelo sobre dicho territorio.

4 - Las cosas enumeradas en el párrafo precedente

y que gocen de la exención allí establecida, no podrán ser depositadas en tierra sin la aprobación de las Autoridades Aduaneras de la otra Parte Contratante. Hasta su reexportación o uso, esas cosas quedarán sometidas al control aduanero de la otra Parte Contratante, pero sin afectar su disponibilidad.

#### ARTICULO IV

Los certificados de navegabilidad, las cartas de habilitación y las licencias concedidas o validadas por una de las Partes Contratantes que estén aún en vigencia, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante a los fines de la explotación de los servicios convenidos. Las Partes Contratantes se reservan el derecho de no reconocer, con respecto al sobrevuelo de su territorio, las cartas y licencias concedidas a sus nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

#### ARTICULO V

1 - Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves afectadas a la navegación aérea internacional o relativas a la explotación y navegación de dichas aeronaves, dentro de los límites del mismo territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2 - Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio, de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves, tales como los concernientes a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulantes y carga de las aero-

naves afectadas a los servicios convenidos.

#### ARTICULO VI

Las Partes Contratantes se reservan la facultad de negar una licencia de funcionamiento a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o de revocar dicha licencia, cuando no juzgaren su ficientemente caracterizado que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de la referida empresa estén en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en caso de inobservancia por esa empresa aérea, de las leyes y reglamentos referidos en el Artículo XIII de la citada Convención de Aviación Civil Internacional o de las condiciones bajo las cuales fueron concedidos los derechos, de conformidad con este Acuerdo y su Anexo.

#### ARTICULO VII

Las infracciones a las disposiciones legales o reglamentarias, que no constituyan delito y hayan sido cometidas en el territorio o espacio aéreo sobreyacente de una de las Partes Contratantes, serán comunicadas a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a fin de que éstas promuevan el cumplimiento de las obligaciones derivadas de esas infracciones, bajo pena de ser impedido el responsable de formar parte de las tripulaciones que transiten por su territorio, sin perjuicio de las conminaciones pecuniarias que fueren impuestas.

En las investigaciones que se realicen para determinar la existencia de tales infracciones, las respectivas Autoridades Aeronáuticas empeñarán esfuerzos para que no sea afectada la regularidad de los servicios convenidos.

#### ARTICULO VIII

### ARTICULO VIII

Las Partes Contratantes se reservan la facultad de substituir, con otras empresas aéreas nacionales, a la o las empresas aéreas originariamente designadas, dando previo aviso a la otra Parte Contratante. A la nueva empresa designada le serán aplicadas todas las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.

### ARTICULO IX

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes desee modificar los términos del Anexo al presente Acuerdo o usar de la facultad prevista en el Artículo VI precedente, promoverá consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo dicha consulta iniciarse dentro del plazo de sesenta días a partir de la fecha de la respectiva notificación.

Cuando las mencionadas Autoridades convinieran modificar el Anexo, dichas modificaciones entrarán en vigor después de haber sido confirmadas por cambio de notas por vía diplomática.

### ARTICULO X

1 - Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes resolverán, de común acuerdo, en base de reciprocidad, todas las cuestiones referentes a la ejecución de este Acuerdo, su Anexo y planes de ruta, consultándose, de tiempo en tiempo, a fin de asegurarse la aplicación y ejecución satisfactoria de sus principios y finalidades.

2 - Las divergencias entre las Partes Contratantes, relativas a interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, que no pudieran ser resueltas por medio de consulta, serán sometidas a juicio arbitral, a elección de las Partes Contratantes.

## ARTICULO XI

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier tiempo, notificar a la otra de su decisión de rescindir este Acuerdo. Previamente deberá requerir consulta a la otra Parte Contratante. Transcurridos sesenta días desde la fecha de notificación respectiva, sin que se hubiera llegado a un entendimiento, la Parte Contratante confirmará su denuncia, mediante la correspondiente notificación, que será hecha simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Cesará la vigencia de este Acuerdo seis meses después del recibo de notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la misma hubiere sido retirada por Acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si no se acusara recibo de la notificación por la Parte Contratante a quien fué dirigida, se entenderá haber sido recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTICULO XII

Al entrar en vigor una convención multilateral de aviación que hubiere sido ratificada por las dos Partes Contratantes, el presente Acuerdo y su Anexo quedarán sujetos a las modificaciones emergentes de dicha convención multilateral.

## ARTICULO XIII

El presente Acuerdo sustituye cualquier licencia, privilegio o concesión existentes al tiempo de su firma, otorgados a cualquier título por una de las Partes Contratantes en favor de empresas aéreas de la otra Parte Contratante.

## ARTICULO XIV

El presente Acuerdo y todos los contratos relativos al mismo, que lo complementen o modifiquen, serán registrados en la Organi-

zación de Aviación Civil Internacional.

## ARTICULO XV

A los fines de la aplicación del presente Acuerdo y su Anexo:

1 - La expresión "Autoridades Aeronáuticas" significará, en el caso de la República Argentina, el Secretario de Aeronáutica, y en el caso de los Estados Unidos del Brasil, el Ministro de Aeronáutica, o en ambos casos, cualquier persona u órgano que esté autorizado a ejercer las funciones atribuidas a los mismos;

2 - La expresión "empresa aérea designada" significará cualquier empresa que una de las Partes Contratantes hubiera elegido para explotar los servicios convenidos en una o más de las rutas especificadas, y a cuyo respecto hubiera sido hecha una comunicación por escrito a las Autoridades Aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante, según lo dispuesto en el Artículo II del presente Acuerdo;

3 - La expresión "necesidades del tráfico", significará la demanda de tráfico de pasajeros, carga y/o correo, expresada en toneladas métricas kilómetros, entre los puntos extremos de los servicios convenidos;

4 - La expresión "capacidad de una aeronave", sig-



nificará la carga útil destinada a fines comerciales;

5 - La expresión "capacidad de transporte ofrecida", significará el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en cada uno de los servicios convenidos, a un factor de carga razonable, multiplicado por la frecuencia con que operen en un período dado;

6 - La expresión "ruta aérea", significará el itinerario establecido seguido por una aeronave que realice un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y/o correo;

7 - Se considera tráfico brasileño-argentino el que proviene, originariamente, del territorio brasileño y es cargado con último destino real al territorio argentino, así como el que proviene originariamente del territorio argentino y es cargado con último destino real al territorio brasileño, sea que fuere transportado por empresas nacionales de uno u otro país o por otras empresas extranjeras;

8 - La expresión "servicio aéreo internacional regular", significará el servicio internacional ejecutado por empresas aéreas designadas, con frecuencia uniforme, según horarios y rutas preestablecidas, aprobados por los gobiernos interesados.

#### ARTICULO XVI

El presente Acuerdo será ratificado o aprobado según corresponda, de conformidad con las disposiciones constitucionales de cada

Parte Contratante, y entrará en vigor a partir del día de canje de ratificaciones, lo que deberá tener lugar a la brevedad posible. Hasta esa oportunidad y desde la fecha de su firma, entrará en vigencia, provisoriamente, dentro de los límites de las atribuciones administrativas de cada Parte Contratante.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios designados por ambas Partes Contratantes, firman y sellan dos ejemplares de un mismo tenor, del presente Acuerdo en los idiomas castellano y portugués, igualmente válidos, a los 2 días del mes de junio de 1948.

*Jun. T. Cohe*  
*Manuel L. Linares*

*Rene H. Linares*  
*Antonio Linares*

## A N E X O

### I

El Gobierno de los Estados Unidos del Brasil concede al Gobierno de la República Argentina el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por éste designadas, servicios aéreos entre los territorios de Argentina y Brasil o a través de sus territorios, en las rutas especificadas en el Plan I de este Anexo, sin hacer cabotaje en territorio brasileño.

### II

El Gobierno de la República Argentina concede al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por éste designadas, servicios aéreos entre los territorios de Brasil y Argentina o a través de sus territorios, en las rutas especificadas en el Plan II de este Anexo, sin hacer cabotaje en territorio argentino.

### III

a) - La empresa o empresas de transporte aéreo designadas por las Partes Contratantes, según los términos del Acuerdo y del presente Anexo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, en cada una de las rutas especificadas, del derecho de tránsito y de escala para fines no comerciales en los aeropuertos abiertos para el tráfico internacional, como igualmente del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo postal en los puntos enumerados en las rutas especificadas.

b) - Queda reconocido a las Partes Contratantes, en carácter especial, dada la situación geográfica de los dos países, la facultad de ejercer los derechos contenidos en esta cláusula en las extensiones de sus líneas a puntos más allá sus respectivos territorios.

c) - Todo lo precedentemente establecido queda sujeto, en su ejercicio, a las condiciones reguladoras prescriptas en la Sección IV.

#### IV

a) - La capacidad de transporte ofrecida por las empresas aéreas de las dos Partes Contratantes deberá mantener una estrecha relación con las necesidades del tráfico.

b) - Un tratamiento justo y equitativo deberá ser asegurado a las empresas aéreas designadas por las dos Partes Contratantes para que puedan gozar de igual oportunidad en la oferta de los servicios convenidos.

c) - Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, cuando exploten rutas o secciones comunes de una ruta, sus intereses mútuos, a fin de no afectar indebidamente a los respectivos servicios.

d) - Los servicios convenidos tendrán por objetivo principal ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el territorio de la otra Parte Contratante, sin perjuicio del derecho especial establecido en el inciso b de la Sección III y dentro de lo prescripto en el inciso e siguiente.

e) El derecho de una empresa aérea designada de embarcar y desembarcar, en los puntos y rutas especificados, tráfico internacional con destino a o proveniente de terceros países, será ejercido con carácter complementario de las necesidades del tráfico entre cada uno de éstos terceros países y una de las Partes Contratantes. En caso de objeción de alguno de esos terceros países, se celebrarán consultas, a fin de aplicar es

tos principios al caso concreto.

f) - La capacidad de transporte ofrecida deberá guardar relación con las necesidades de la zona por la cual pasa la línea aérea, respetados los intereses de los servicios locales y regionales.

## V

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán a pedido de una de ellas, a fin de verificar si los principios enunciados en la Sección IV precedente, son observados por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes y, en particular, para evitar que el tráfico sea desviado en proporción injusta para cualquiera de las empresas designadas. Serán tenidas en debida cuenta las estadísticas correspondientes al tráfico, que se comprometen a llevar e intercambiar periódicamente.

## VI

a) - Las tarifas se fijarán a niveles razonables, tomando en consideración todos los factores importantes y, en particular, el costo de explotación, ganancias razonables, tarifas cobradas por otras empresas y las características de cada servicio, tales como velocidad y confort.

b) - Las tarifas a cobrar por las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, entre puntos del territorio argentino y puntos del territorio brasileño, mencionados en los Planes anexos, deberán someterse a la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas, para que entren en vigor. La tarifa propuesta deberá ser presentada treinta días, como mínimo, antes de la fecha prevista para su vigencia, pudiendo ese período ser reducido, en casos especiales, si así fuere acordado por las referidas Autoridades Aeronáuticas.

c) - Las tarifas que cobrarán las empresas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes, que sirvan puntos comprendidos sobre rutas comunes, entre el territorio de la otra Parte Contratante y terceros países, no serán inferiores a las cobradas en esos sectores de la ruta por la otra Parte Contratante y esos terceros países. X

Para los sectores de las rutas especificadas en los Planes de este Anexo, que comprendan puntos ubicados dentro de los territorios de cada una de las Partes Contratantes y terceros países, puntos que no estén ubicados sobre rutas comunes, las tarifas a aplicar deberán ser sometidas a la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se encuentren ubicados esos puntos, siguiendo el mismo procedimiento establecido en el inciso anterior. X

d) - Con conocimiento de las respectivas Autoridades Aeronáuticas, las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tratarán de acordar entre ellas las tarifas para pasajeros y carga a aplicarse en las secciones comunes de sus líneas, después de consultar, si fuere el caso, a las empresas aéreas de terceros países que exploten los mismos recorridos, en todo o en parte.

e) - Las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.) serán tomadas en consideración para la fijación de las tarifas. X

f) - En caso de que las empresas no pudieran llegar a un acuerdo sobre las tarifas a fijar, las Autoridades Aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria. En último caso, se procederá de conformidad con lo dispuesto en el Artículo X del Acuerdo.

g) - Las Tarifas de los otros servicios internacionales que sirvan puntos entre las dos Partes Contratantes, no podrán ser in-

feriores a las que sean cobradas por las empresas de estas últimas, sobre las mismas rutas y entre sus respectivos territorios.

## VII

Cualquier alteración de puntos en las rutas aéreas especificadas en los Planes anexos, con excepción de las que alteren los puntos servidos en el territorio de la otra Parte Contratante, no será considerada como modificación del Anexo. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a una tal modificación, siempre que sean de ello notificadas, sin demora, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si estas últimas Autoridades, considerados los principios enunciados en la Sección IV del presente Anexo, juzgaran que los intereses de sus empresas aéreas nacionales se ven perjudicados por las empresas de la otra Parte Contratante, por estary asegurado el tráfico entre su propio territorio y la nueva escala en un tercer país, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

## VIII

a) - Para los fines de la presente Sección, la expresión "cambio de avión" en una escala determinada, significa que, más allá de ese punto, el tráfico es servido en la ruta considerada por la misma empresa aérea con una aeronave diferente, de la que fué utilizada en la misma ruta antes de la escala referida.

b) - El cambio de avión que se justifique por motivos de economía de explotación, será permitido en cualquier punto del territorio de las dos Partes Contratantes, mencionadas en los Planes anexos.

c) - Sin embargo, el cambio de avión no será permitido en el territorio de una u otra de las Partes Contratantes en el caso que el mismo alterara las características de la explotación de los servicios convenidos; o en el caso de ser incompatible con los principios enunciados en el presente Acuerdo y su Anexo y, especialmente, en la Sección IV del mismo Anexo.

d) - En principio, en los servicios provenientes del s de matrícula de la aeronave, la partida de las aeronaves utilizadas después del cambio de avión se deberá realizar en conexión con la llegada de las aeronaves utilizadas hasta el punto en que se efectúe el cambio; igualmente, la capacidad de la aeronave utilizada después de dicho cambio será determinada en función del tráfico que llega al punto del cambio y con destino más allá de este.

e) - Cuando hubiere disponibilidad de una cierta capacidad en la aeronave utilizada después del cambio de avión, efectuado de acuerdo con las disposiciones del inciso d anterior, esa capacidad podrá ser ai tada, en ambos sentidos, al tráfico internacional proveniente de o destinado al territorio en el cual se realizó el cambio, y dentro de lo autorizado en el inciso e de la Sección IV de este Anexo.

## IX

Después de entrar en vigor el presente Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes deberán comunicarse una a otra, a la brevedad posible, las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a las respectivas empresas aéreas designadas para explotar los servicios convenidos o parte de dichos servicios. Ese cambio de informaciones incluirá especialmente, copia de las autorizaciones concedidas, acompañadas de eventuales modificaciones, así como de los respectivos anexos.



## X

Durante un plazo inicial de seis meses, a contar desde la firma del presente Acuerdo y su Anexo, las empresas que designen ambas Partes Contratantes operarán con las frecuencias que se establezcan mediante cambio de notas diplomáticas.

Transcurrido dicho plazo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán recíprocamente, no menos de once días antes de la efectiva puesta en explotación de nuevos servicios, y a los fines de su aprobación, los siguientes datos, horarios, frecuencias y tipos de aeronaves a utilizar. Al mismo fin, deberán comunicarse, igualmente, toda eventual modificación.

Cualquier aumento de frecuencia no podrá ser negado si las estadísticas acusarem que, durante el período de seis meses anterior al aumento propuesto, la utilización de la capacidad ofrecida por las aeronaves de la empresa aérea designada, se hace a un factor de carga media de cincuenta por ciento (50%).

Si surgiera cualquier duda respecto de haberse cumplido, o no, esta condición, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes iniciarán consultas, como está previsto en la Sección V de este Anexo. Pendiente ésto y hasta un plazo máximo de ciento veinte días, la nueva frecuencia podrá ser operada; pero si venciera ese plazo sin haberse llegado a un acuerdo, deberá ser suspendida de inmediato y hasta tanto se resuelva la cuestión.

## XI

Cada empresa de navegación aérea designada, salvo disposición contraria de la Autoridad Aeronáutica competente, podrá mantener en los aeropuertos de la otra Parte Contratante su propio personal técnico y administrativo. El 80% (ochenta por ciento) por lo menos del personal de cada categoría (técnico, administrativo y obrero) debe ser de la nacionalidad del país en cuyo

território se encuentren ubicados los aeropuertos. Cualquier duda o divergen-  
cia que se suscite sobre este punto, será resuelta por las Autoridades Aeronáu-  
ticas del país a que pertenecen los aeropuertos.

## PLAN I

### RUTAS ARGENTINAS PARA EL BRASIL Y A TRAVÉS DEL TERRITORIO BRASILEÑO

#### A) - Rutas Argentinas con destino al territorio brasileño:

- 1 - De Buenos Aires para Río de Janeiro, via Montevideo, Porto Alegre y São Paulo, en ambos sentidos.
- 2 - De Buenos Aires para Río de Janeiro, vía Asunción, Guaíra, en ambos sentidos.

#### B) - Rutas a través del territorio brasileño:

- 1 - Buenos Aires, Río de Janeiro, Recife o Natal y más allá para terceros países en Africa (Dakar, Bathurst u otro punto en el Atlântico) y en Europa para Madrid, Paris, Londres, y posible extensión a Copenhague, Oslo y Estocolmo, en ambos sentidos.
- 2 - Buenos Aires, Río de Janeiro, Recife o Natal y más allá para terceros países en Africa (Dakar, Bathurst u otro punto del Atlântico) y en Europa para Madrid, Roma, con posible extensión a Ginebra, Francfort o Berlin, en ambos sentidos.
- 3 - Buenos Aires, Río de Janeiro (vía Porto Alegre y São Paulo), Belén (vía Barreiras) para terceros países más allá en el Caribe y América del Norte, según rutas razonablemente directas, en ambos sentidos.

## PLAN II

### RUTAS BRASILEÑAS PARA LA ARGENTINA Y A TRAVÉS DEL TERRITORIO ARGENTINO.

#### A) - Rutas brasileñas con destino al territorio argentino:

- 1 - De Río de Janeiro para Buenos Aires, via São Paulo, Porto Alegre y Montevideo, em ambos sentidos.
- 2 - De Río de Janeiro para Buenos Aires, via Guaíra y Asunción, en ambos sentidos.

#### B) - Rutas a través del territorio argentino:

- 1 - Río de Janeiro para Santiago de Chile, via Guaíra y Asunción, con aterrizaje técnico, eventual, en Córdoba, em am bos sentidos.
- 2 - Ruta variante de emergencia: Río de Janeiro, via Guaíra, Asunción, Salta, Antofagasta, para Lima y Santiago, con aterrizaje técnico eventual en Salta, en ambos sentidos.

## PROTOCOLO DE FIRMA

En el curso de las negociaciones que terminaron con la firma del Acuerdo sobre Transportes Aéreos Regulares entre la República Argentina y los Estados Unidos del Brasil, concluido en Rio de Janeiro en la fecha, los representantes de las dos Partes Contratantes manifestaron su conformidad sobre los siguientes puntos:

1 - Las Autoridades aduaneras, de policía, de inmigración y sanitarias de las dos Partes Contratantes, aplicarán del modo más simple y rápido las disposiciones previstas en los artículos III y V del Acuerdo a fin de evitar cualquier demora en el movimiento de las aeronaves afectadas a los servicios convenidos. Esta consideración será tenida en cuenta en la aplicación y elaboración de los respectivos reglamentos.

2 - La facultad reconocida en el artículo VI del Acuerdo de negar o revocar una autorización a una empresa aérea designada por una de las Partes Contratantes, podrá ser ejercida por la otra Parte Contratante en el caso de que en las tripulaciones de las aeronaves de la primera Parte Contratante se incluya personal navegante que no sea de su nacionalidad.

La inclusión de tripulantes nacionales de terceros

países, en las tripulaciones, será admitida toda vez que sea con fines de instrucción y entrenamiento del personal navegante.

3 - Las escalas que cumplirán la o las empresas aéreas designadas por la República Argentina, en sus líneas hacia los países del Caribe y América del Norte, serán dadas a conocer tan pronto como hayan sido acordadas, con los Estados Unidos de América, los planes de rutas respectivas.

En fe de lo qual, los Plenipotenciarios designados por ambas Partes Contratantes, firman y sellan dos ejemplares, de un mismo tenor, del presente Protocolo, en los idiomas castellano y portugueses, igualmente validos, en la ciudad de Rio de Janeiro, a los 2 días del mes de junio de 1948.

Juan T. Cooke,  
Ministro de Fomento

Rene J. M. J. J.  
Ministro de Fomento