

**Direcção-Geral dos Negócios Económicos
e Consulares**

Decreto-Lei n.º 40 792

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovado, para ratificação, o Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos de Portugal e da Venezuela, assinado em Lisboa em 16 de Maio de 1956, cujos textos em português e espanhol são os que seguem anexos ao presente decreto.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 11 de Outubro de 1956. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — Marcello Caetano — *Fernando dos Santos Costa* — Joaquim Trigo de Negreiros — *João de Matos Antunes Varela* — António Manuel Pinto Barbosa — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — Raul Jorge Rodrigues Ventura — *Francisco de Paula Leite Pinto* — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — *Manuel Gomes de Araújo* — Henrique Veiga de Macedo.

**Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos
de Portugal e da Venezuela**

Os Governos de Portugal e da República da Venezuela, desejando fomentar o transporte aéreo civil entre os seus respectivos territórios e de harmonia com a resolução tomada em 7 de Dezembro de 1944, na Conferência Internacional de Aviação Civil de Chicago, Ilinoís, Estados Unidos da América, no sentido de ser adoptada uma fórmula paradigmática para os acordos a celebrar sobre rotas e serviços aéreos, concluíram entre si este Acordo, que regerá os serviços regulares de transporte aéreo entre e através os ditos territórios, nos termos seguintes:

ARTIGO I

Para a aplicação do presente Acordo e do seu Anexo, salvo quando no texto diferentemente se disponha:

a) A expressão «autoridade aeronáutica» significa:

No que respeita a Portugal,

a «Direcção-Geral da Aeronáutica Civil» ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil;

No que respeita à Venezuela,

o «Ministerio de Comunicaciones» ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência do Ministerio de Comunicaciones;

b) A expressão «empresa designada» significa uma empresa que as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tenham indicado, por escrito, às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, como sendo a empresa que aquela Parte pretende designar, nos termos do artigo III do presente Acordo, para explorar as rotas mencionadas na respectiva notificação;

c) A palavra «território» corresponde à definição que é dada no artigo 2.º da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional (7 de Dezembro de 1944);

d) As definições dos parágrafos a), b) e d) do artigo 96.º da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional (7 de Dezembro de 1944) são aplicáveis ao presente Acordo.

ARTIGO II

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo ao presente Acordo para estabelecer as rotas e os serviços aéreos civis internacionais nele descritos, podendo estes serviços ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são concedidos.

ARTIGO III

a) Qualquer dos serviços mencionados no artigo anterior entrará em exploração logo que a Parte Contratante que tiver esse direito designe a empresa ou empresas de transporte aéreo às quais caberá a exploração das rotas e a outra Parte Contratante dê a necessária autorização, que não poderá ser recusada desde que a empresa ou empresas designadas satisfaçam às condições exigidas neste artigo e no artigo VIII.

Antes do início da exploração prevista neste Acordo a empresa designada por uma Parte Contratante pode ser obrigada a provar perante as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante que reúne as condições necessárias àquela exploração, em conformidade com as leis e regulamentos por esta normalmente aplicados. O início da exploração depende ainda, nas áreas de hostilidades ou de ocupação militar, ou afectadas por uma ou outra, da aprovação das competentes autoridades militares;

b) Fica entendido que qualquer das Partes Contratantes à qual sejam por este Acordo atribuídos direitos comerciais os deve exercer no mais curto prazo possível, salvo o caso de inabilidade temporária.

ARTIGO IV

Os direitos de exploração aérea concedidos anteriormente por qualquer das Partes Contratantes a um terceiro Estado ou a uma empresa de navegação aérea continuarão em vigor, em conformidade com os termos segundo os quais tenham sido conferidos.

ARTIGO V

Para evitar práticas discriminatórias e assegurar igualdade de tratamento:

a) Cada uma das Partes Contratantes pode impor ou permitir que sejam impostos justos e razoáveis encargos pelo uso dos aeroportos e mais facilidades. Cada uma das Partes Contratantes acorda também em que aqueles encargos não serão superiores aos pagos pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares pelo uso desses aeroportos e facilidades;

b) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes introduzidos no território de uma Parte Contratante pela empresa da outra Parte Contratante ou por sua conta, exclusivamente destinados a ser utilizados pelas respectivas aeronaves, gozarão (no que respeita a direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos nacionais) do tratamento dado às aeronaves nacionais utilizadas em serviços internacionais e às da nação mais favorecida utilizadas em serviços similares;

c) As aeronaves utilizadas nos serviços previstos por este Acordo, as provisões de combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes, bem como o equipamento regular e outras provisões de bordo trazidas por uma aeronave civil da empresa de uma das Partes

Contratantes autorizada a explorar as rotas e serviços descritos no Anexo, serão isentos, desde a entrada até à saída do território da outra Parte Contratante, de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais proviões sejam usadas ou consumidas pela aeronave em voos sobre este território;

d) As mercadorias isentas nos termos da alínea anterior só podem ser descarregadas com autorização das respectivas autoridades aduaneiras e ficarão sob a vigilância fiscal até serem reexportadas.

ARTIGO VI

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes serão reconhecidos pela outra na exploração de serviços nas rotas descritas no Anexo. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, porém, o direito de não reconhecer para o sobrevoo do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado.

ARTIGO VII

a) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída no seu território de aeronave empregada na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e navegação da dita aeronave dentro do mesmo território serão aplicados às aeronaves da outra Parte Contratante e serão cumpridos na entrada e saída do território da primeira ou enquanto permanecer no mesmo território;

b) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação e carga, tais como as formalidades respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos pelos passageiros, tripulação e expedidores de carga, ou por quem os represente, na entrada, saída e durante a permanência no território dessa Parte Contratante.

ARTIGO VIII

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de recusar ou retirar a autorização dada a qualquer empresa aérea designada pela outra Parte Contratante quando aquela empresa não prove satisfatoriamente que a parte preponderante da propriedade e o *contrôle* efectivo da empresa pertencem aos respectivos nacionais, ou no caso de falta de cumprimento pela empresa aérea designada das leis e regulamentos referidos no artigo VII, ou ainda quando não sejam observadas as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com este Acordo.

ARTIGO IX

O presente Acordo será registado na Organização da Aviação Civil Internacional, criada pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

ARTIGO X

No caso de qualquer das Partes Contratantes pretender modificar as rotas ou condições estabelecidas no Anexo, poderá solicitar uma consulta entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, a qual se iniciará dentro de um período de sessenta dias, a contar da data da proposta. Quando estas autoridades acordarem em novas rotas e em alterações ao Anexo, esse acordo entrará em vigor depois de confirmado por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO XI

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativa à interpretação do presente Acordo e seu Anexo será objecto primeiro de consultas directas entre as empresas interessadas, ou entre as autoridades aeronáuticas ou finalmente entre os Governos respectivos.

Caso estas consultas não conduzam a acordo, a divergência será submetida aos meios de resolução pacífica de diferendos reconhecidos pelo direito internacional e, designadamente, ao Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XII

Se as duas Partes Contratantes ratificarem uma Convenção aérea multilateral, ou a ela aderirem, o presente Acordo e o seu Anexo deverão ser alterados de modo a conformar-se com as disposições dessa Convenção, logo que ela entre em vigor para as duas Partes Contratantes.

ARTIGO XIII

Cada uma das Partes Contratantes pode a todo o tempo notificar a outra do seu desejo de denunciar este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, este Acordo deixará de vigorar seis meses depois da data da sua recepção pela outra Parte Contratante, salvo se for retirado por acordo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, considerar-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XIV

Este Acordo entrará em vigor logo que ambas as Partes Contratantes se notifiquem por via diplomática de ter cumprido as respectivas formalidades legais.

Feito em Lisboa, aos 16 dias do mês de Maio de 1956, em duplicado, em português e espanhol, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Governo de Portugal:

Paulo Cunha.

Pelo Governo da Venezuela:

Julio Alfredo de la Rosa.

ANEXO

1. A empresa ou empresas de transporte que explorarão serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I deste Anexo serão designadas pelo Governo Português.

2. A empresa ou empresas de transporte que explorarão serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II deste Anexo serão designadas pelo Governo Venezuelano.

3. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I, as empresas portuguesas designadas nos termos do n.º 1 gozarão em território venezuelano de direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste Anexo e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares afectos ao tráfego internacional.

4. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas venezuelanas designadas nos termos do n.º 2 gozarão em território português de direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste Anexo e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares affectos ao tráfego internacional.

5. Será oferecida às empresas de transporte aéreo das duas Partes Contratantes uma justa e igual oportunidade de exploração do tráfego nas rotas entre os seus respectivos territórios.

6. A empresa ou empresas designadas por cada uma das Partes Contratantes deverão ter em consideração os seus interesses mútuos, de modo a não affectarem indevidamente os seus respectivos serviços.

7. Os serviços explorados em cada uma das rotas definidas nos quadros I e II anexos ao presente Acordo serão organizados tendo como objectivo principal oferecer, com um coeficiente de utilização razoável, uma capacidade adequada às exigências normais e previsíveis do tráfego internacional procedente do país a que pertence a empresa que explora os ditos serviços ou a ele destinado.

No limite da capacidade que se ofereça nos termos da alínea precedente e como complemento dela, a empresa ou empresas designadas por uma das Partes Contratantes poderão satisfazer as necessidades de transporte entre os territórios de terceiros estados situados nas rotas acordadas e o território da outra Parte Contratante, na medida em que estas necessidades não sejam satisfeitas pelos serviços locais e regionais.

8. Poder-se-á oferecer, a título acessório, uma capacidade adicional à considerada no § 7 sempre que as necessidades de transporte nos países servidos pela rota o justifiquem, para o que se procederá de mútuo acordo e por um período que se determinará em cada caso.

9. Tendo em consideração a aplicação dos §§ 7 e 8 que antecedem, o desenvolvimento dos serviços locais e regionais constitui um direito fundamental e primordial para os países interessados na rota.

10. Se uma rota ou parte dela, de entre as referidas nos quadros I e II deste Anexo, for servida pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes, podem estas entabular negociações para chegar a uma fórmula de cooperação sobre a dita rota ou parte dela. Se chegarem a acordo, será este submetido à aprovação das respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

11. A determinação das tarifas nos termos do número seguinte será feita a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, tais como custo da exploração, lucro razoável e ainda as tarifas estabelecidas por quaisquer outras empresas regulares e as características de cada serviço.

12. As tarifas a aplicar sobre as rotas ou parte das rotas exploradas por empresas de ambas as Partes Contratantes serão acordadas primeiro entre as empresas e submetidas depois à aprovação das autoridades aeronáuticas das mesmas Partes Contratantes. Ao fixarem-se as tarifas ter-se-ão em conta as recomendações da Associação Internacional de Transporte Aéreo. Na falta de acordo entre as empresas, procurarão chegar a acordo as Partes Contratantes. Se o não conseguirem, proceder-se-á nos termos do artigo XI do Acordo.

13. Fica entendido que este Acordo não impede qualquer das Partes Contratantes de fazer acordos de divisão de tráfego com qualquer dos países cobertos

pelas rotas mencionadas nos quadros I e II, sem prejuízo do livre exercício dos direitos que pelo Acordo e pelo presente Anexo são conferidos às empresas da outra Parte Contratante que explorem serviços em toda ou em parte da extensão daquelas rotas.

QUADRO I

Rotas portuguesas que terminam em território venezuelano ou que o atravessam

De Lisboa, via Açores ou ilha do Sal, Porto Rico, até Caracas e mais além até Bogotá ou Manaus e Rio de Janeiro;

Ou de Lisboa, via ilha do Sal, Recife e/ou Natal, e/ou Belém, e/ou Paramaribo, e/ou Georgetown, e/ou Trindade, até Caracas e mais além até Bogotá.

Nota n.º 1. — Fica entendido que a disposição do n.º 4 do Anexo relativa ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio não se aplicará nas rotas acima descritas a quaisquer pontos entre a Venezuela e a Colômbia e entre a Venezuela e Trindade.

Nota n.º 2. — A empresa ou empresas que explorem estas rotas poderão suprimir uma ou mais escalas, sempre que a supressão seja previamente anunciada nos horários das ditas empresas.

QUADRO II

Rotas venezuelanas que terminam em território português ou que o atravessam

Da Venezuela, via Antilhas Francesas, Bermudas, Açores, até Lisboa e mais adiante até Madrid e de ali para:

- a) Roma;
- b) Paris e Francoforte

em ambas as direcções.

Por conveniência de exploração poderá ser substituída esta rota pela seguinte:

Da Venezuela, via Trindade, ilha do Sal, até Lisboa e mais adiante até Madrid e de ali para:

- a) Roma;
- b) Paris e Francoforte

em ambas as direcções.

Nota n.º 1. — Fica entendido que a disposição do n.º 4 do Anexo relativa ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio não se aplicará nas rotas acima descritas a qualquer ponto entre Portugal e Espanha e entre Portugal e França.

Nota n.º 2. — A empresa ou empresas que explorem estas rotas poderão suprimir uma ou mais escalas, sempre que a supressão seja previamente anunciada nos horários das ditas empresas.

A escala em Lisboa é obrigatória sempre que se sobrevoe o território continental português, salvo derrogação deste princípio, obtida previamente do Governo de Portugal, em casos especiais.

Acuerdo sobre transporte aéreo entre los Gobiernos de Venezuela y de Portugal

Los Gobiernos de la República de Venezuela y de Portugal, deseando fomentar el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios y de acuerdo con la

resolución aprobada el 7 de diciembre de 1944, en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, Illinois, E. E. U. U. de A. en el sentido de que se adopte una fórmula que sirva de norma para los convenios que hayan de celebrarse sobre rutas y servicios aéreos, han resuelto concluir entre ellos este Acuerdo, que regirá los servicios regulares de transporte aéreo entre sus territorios y a través de los mismos, en los términos siguientes:

ARTICULO I

Para la aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo, excepto cuando en el texto se disponga de otro modo:

a) La expresión «autoridad aeronáutica» significa:

Pór lo que respecta a Portugal,
la «Direcção-Geral da Aeronáutica Civil» o cualquiera otra entidad u organismo autorizado para ejercer las funciones que actualmente son de la competencia de la Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Por lo que respecta a Venezuela,
el «Ministerio de Comunicaciones» o cualquiera otra entidad u organismo autorizado para ejercer las funciones que actualmente son de la competencia del Ministerio de Comunicaciones.

b) La expresión «empresa designada» significa una empresa que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hayan indicado, por escrito, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante como la empresa que aquella Parte desea designar, de conformidad con el artículo III del presente Acuerdo, para explorar las rutas mencionadas en la respectiva notificación;

c) La palabra «territorio» corresponde a la definición dada en el artículo 2º de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944);

d) Las definiciones de los párrafos a), b) y d) del artículo 96º de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944) son aplicables en el presente Acuerdo.

ARTICULO II

Las Partes Contratantes se reconocen recíprocamente los derechos especificados en el Anexo al presente Acuerdo para establecer las rutas y servicios aéreos civiles internacionales en el descritos, los cuales podrán ser inaugurados inmediatamente o en fecha ulterior, a elección de la Parte Contratante a la cual se han reconocido los derechos.

ARTICULO III

a) Cualquiera de los servicios mencionados en el artículo anterior entrará en explotación tan pronto como la Parte Contratante que tenga ese derecho designe la empresa o empresas de transporte aéreo que hayan de operar las rutas y la otra Parte Contratante conceda la autorización necesaria, que no podrá ser negada si la empresa o empresas designadas satisfacen las condiciones exigidas por este artículo y por el artículo VIII.

Antes de iniciarse la explotación prevista en este Acuerdo, podrá exigirse a la empresa designada por una de las Partes Contratantes que demuestre, ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante que está capacitada para la explotación, de conformidad con las leyes y reglamentos normalmente aplicados por esta última. La iniciación de la explotación

también estará sujeta, en las zonas de hostilidades o de ocupación militar o afectadas por una u otra, a la aprobación de las autoridades militares competentes.

b) Es entendido que cualquiera de las Partes Contratantes a la cual sean concedidos derechos comerciales en virtud de este Acuerdo, debe ejercerlos en el plazo más corto posible, salvo en el caso de incapacidad temporal.

ARTICULO IV

Los derechos de explotación aérea concedidos anteriormente por cualquiera de las Partes Contratantes a un tercer Estado o a una empresa de navegación aérea, continuarán en vigor de conformidad con los términos en que hayan sido otorgados.

ARTICULO V

Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar la igualdad de trato:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan cargas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y demás facilidades. Cada una de las Partes Contratantes conviene, además, en que esas cargas no serán superiores a aquéllas pagadas por el uso de esos aeropuertos y facilidades por las aeronaves propias empleadas en servicios internacionales similares;

b) El combustible, los aceites lubricantes y las piezas de repuesto, exclusivamente destinados para el uso de las aeronaves empleadas por las empresas designadas por una de las Partes Contratantes, que sean introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante por tal empresa o por su cuenta, gozarán respecto a esta última Parte Contratante, en lo que concierne a la imposición de derechos de aduana, gastos de inspección u otras tasas y derechos nacionales, de trato igualmente favorable al que ella aplique a sus aeronaves nacionales en servicio internacional o a las de la Nación más favorecida que explote servicios similares;

c) Las aeronaves utilizadas en los servicios previstos por este Acuerdo, las provisiones de combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto, así como el equipo regular y otras provisiones de a bordo traídas por una aeronave civil de una empresa de una de las Partes Contratantes autorizada para explotar las rutas y servicios descritos en el Anexo estarán exentos, desde la entrada hasta la salida del territorio de la otra Parte Contratante, de derechos aduaneros, gastos de inspección y otros derechos o cargas similares, aún cuando las referidas provisiones sean usadas o consumidas por la aeronave en los vuelos sobre ese territorio;

d) Las mercancías eximidas en los términos del párrafo anterior solo podrán ser descargadas con autorización de las autoridades aduaneras respectivas y quedarán bajo vigilancia fiscal hasta que sean reexportadas.

ARTICULO VI

Los certificados de navegabilidad, los diplomas o cartas de aptitud y las licencias otorgados o validados por una de las Partes Contratantes serán reconocidos por la otra Parte en la explotación de los servicios en las rutas descritas en el Anexo. Cada una de las Partes Contratantes se reservará, sin embargo, el derecho de no reconocer para el vuelo sobre su propio territorio los diplomas o cartas de aptitud y las licencias otorgados a sus nacionales por otro Estado.

ARTICULO VII

a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves empleadas en la navegación aérea inter-

nacional, o relativos a la explotación y navegación de las referidas aeronaves dentro del mismo territorio, serán aplicados a las aeronaves de la otra Parte Contratante y serán cumplidos a la entrada y a la salida y durante la permanencia en el territorio de esa Parte Contratante;

b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, tales como las formalidades referentes a entrada, salida, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, serán cumplidos por los pasajeros, tripulación y expedidores de carga, o por quien los represente, a la entrada y a la salida y durante la permanencia en el territorio de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO VIII

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de negar o retirar la autorización otorgada a cualquier empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando aquella empresa no compruebe satisfactoriamente que la parte preponderante de la propiedad y el control efectivo de la empresa pertenecen a los respectivos nacionales, o cuando exista falta de cumplimiento, por la empresa aérea designada, de las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo VII, o también cuando no sean cumplidas las condiciones bajo las cuales se han concedido los derechos de conformidad con este Acuerdo.

ARTÍCULO IX

El presente Acuerdo será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional, creada por la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

ARTÍCULO X

En el caso de que una de las Partes Contratantes considere deseable modificar las rutas o condiciones establecidas en el Anexo, podrá solicitar una consulta entre las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes, la cual se iniciará dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Cuando esas autoridades se acuerden sobre rutas nuevas o modificadas que afecten el Anexo, las recomendaciones que adopten entrarán en vigor después de que hayan sido ratificadas por un canje de notas diplomáticas.

ARTÍCULO XI

Cualquiera divergencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación del presente Acuerdo o de su Anexo será objeto, ante todo, de consultas directas, entre las empresas interesadas o entre las autoridades aeronáuticas, o finalmente entre los Gobiernos respectivos.

En caso de que ninguno de estos procedimientos concluya en un acuerdo, la divergencia será sometida a los medios de arreglo pacífico de diferencias reconocidos por el derecho internacional y en forma especial al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO XII

Si las dos Partes Contratantes ratificasen una Convención aérea multilateral, o se adhirieran a ella, el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser modificados de manera que se adapten a las disposiciones de esa Convención tan pronto como ella esté en vigor entre las dos Partes Contratantes.

ARTÍCULO XIII

Cada una de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte su deseo de

denunciar este Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de estar en vigor seis meses después de la fecha de recepción de aquella por la otra Parte Contratante, a menos que por acuerdo entre las Partes Contratantes sea retirada antes de la expiración de ese lapso. Si no hubiere avisado el recibo de la notificación la Parte Contratante a la cual estuviere dirigida, se tendrá por recibida catorce días después de haber llegado a la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO XIV

Este Acuerdo entrará en vigor tan pronto como ambas Partes Contratantes se den notificación por vía diplomática de haber cumplido las respectivas formalidades legales.

Hecho en Lisboa a los 16 días de Mayo de mil novecientos cincuenta y seis, por duplicado, en textos igualmente válidos redactados en español y portugués.

Por el Gobierno de Venezuela:

Julio Alfredo de la Rosa.

Por el Gobierno de Portugal:

Paulo Cunha.

ANEXO

1. La empresa o empresas de transporte que explotarán servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I de este anexo serán designadas por el Gobierno portugués.

2. La empresa o empresas de transporte que explotarán servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II de este anexo serán designadas por el Gobierno venezolano.

3. A los fines de la explotación de servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I, las empresas portuguesas designadas según los términos del n.º 1 gozarán en territorio venezolano de derechos de tránsito y de aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional —pasajeros, carga y correo— en las condiciones de este anexo, y también del de utilizar, en las referidas rutas, los aerodromos y facilidades complementarias, dedicados al tráfico internacional.

4. A los fines de la explotación de los servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II, las empresas venezolanas designadas según los términos del número 2, gozarán en territorio portugués de los derechos de tránsito y aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional —pasajeros, carga y correo— en las condiciones de este anexo, y también del de utilizar en las referidas rutas los aerodromos y facilidades complementarias, dedicados al tráfico internacional.

5. La empresa o empresas designadas por cada una de las dos Partes Contratantes gozarán de trato justo y equitativo a fin de disponer de iguales posibilidades para la explotación de los servicios convenidos entre sus territorios respectivos.

6. La empresa o empresas designadas por cada una de las dos Partes Contratantes deberán tener en consideración sus intereses mutuos de modo de no afectar indebidamente sus servicios respectivos.

7. Sobre cada una de las rutas determinadas en los cuadros I y II anexos, los servicios convenidos en el presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial ofrecer, con un coeficiente de utilidad razonable, una

capacidad adecuada a las demandas normales y previsibles del tráfico internacional que proceda del país a que pertenece la empresa que explota dichos servicios o esté destinado a él.

En el límite de la capacidad que se ponga en acción conforme al aparte precedente y como complemento de ella, la empresa o empresas designadas por una de las Partes Contratantes podrán satisfacer las necesidades de transporte entre los territorios de terceros estados situados en las rutas convenidas y el territorio de la otra Parte Contratante, en la medida en que estas necesidades no sean satisfechas por los servicios locales y regionales.

8. Se podrá poner en acción, a título accesorio, una capacidad adicional de la considerada en el párrafo 7 siempre que la justifiquen las necesidades del transporte de los países servidos por la ruta, para lo cual se procederá de mutuo acuerdo y por un período que se determinará en cada caso.

9. Teniendo en cuenta la aplicación de los párrafos 7 y 8 que anteceden, el desarrollo de los servicios locales y regionales constituye un derecho fundamental y primordial para los países interesados en la ruta.

10. Si una ruta o parte de ella, de las especificadas en los cuadros I y II de este Anexo, estuviese servida por las empresas de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes, podrán éstas entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre la referida ruta o parte de ella. Si llegaren a un acuerdo, será éste sometido a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

11. La determinación de las tarifas según los términos del número siguiente será hecha a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores principales, tales como costo de explotación, utilidades razonables y también las tarifas establecidas por cualesquiera otras empresas regulares y las características de cada servicio.

12. Las tarifas que se apliquen en las rutas o parte de las rutas explotadas por empresas de ambas Partes Contratantes serán convenidas primero entre las empresas y sometidas luego a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las mismas Partes Contratantes. Al ser fijadas las tarifas, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

A falta de acuerdo entre las empresas, procurarán llegar a un acuerdo las Partes Contratantes. Si no lo lograsen, se procederá según los términos del artículo XI del Acuerdo.

13. Es entendido que este Acuerdo no impide a ninguna de las Partes Contratantes el concluir acuerdos de repartición de tráfico con cualquiera de los países servidos por las rutas mencionadas en los cuadros I y II, sin perjuicio del libre ejercicio de los derechos conferidos por el Acuerdo y por el presente Anexo a las empresas de la otra Parte Contratante que explote servicios en todo o parte de la extensión de aquellas rutas.

CUADRO I

Rutas portuguesas que terminan en territorio venezolano o que lo atraviesan

Desde Lisboa, vía Azores o Isla de Sal, Puerto Rico, hasta Caracas y más allá hacia Bogotá o Manaos y Río de Janeiro;

o

Desde Lisboa, vía Isla de Sal, Recife y/o Natal, y/o Belem, y/o Paramaribo, y/o Georgetown, y/o Trinidad, hasta Caracas y más allá hacia Bogotá.

Nota n.º 1. Es entendido que la disposición del n.º 4 del anexo relativa al derecho de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, no se aplicará en las rutas arriba descritas a cualesquiera puntos entre Venezuela y Colombia y entre Venezuela y Trinidad.

Nota n.º 2. La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas.

CUADRO II

Rutas venezolanas que terminan en territorio portugués o que lo atraviesan

Desde Venezuela, vía Antillas Francesas, Bermudas, Azores, hasta Lisboa y más allá hacia Madrid y de allí a:

- a) Roma,
- b) París y Frankfurt

en ambas direcciones.

Por conveniencias operativas podrá ser sustituida esta ruta por la siguiente:

Desde Venezuela, vía Trinidad, Isla de Sal, hasta Lisboa y más allá hacia Madrid y de allí a:

- a) Roma,
- b) París y Frankfurt

en ambas direcciones.

Nota n.º 1. Es entendido que la disposición del n.º 4 del anexo relativa al derecho de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, no se aplicará en las rutas arriba descritas a cualesquiera puntos entre Portugal y España y entre Portugal y Francia.

Nota n.º 2. La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas. La escala en Lisboa es obligatoria siempre que se sobrevuele territorio continental portugués, salvo derogación de este principio obtenida previamente del Gobierno de Portugal, en casos especiales.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Decreto n.º 40 793

Considerando que foi adjudicada a João Martins Lima a empreitada de «Obras de beneficiação geral no Bairro das Casas Económicas do Alfeite»;

Considerando que para a execução de tais obras, como se verifica do respectivo caderno de encargos, está fixado o prazo de trezentos e sessenta dias, que abrange parte do ano económico de 1956 e do de 1957;

Tendo em vista o disposto no § único do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 27 563, de 13 de Março de 1937;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a celebrar contrato com João Martins Lima para a execução da empreitada de «Obras de beneficiação geral no Bairro das Casas Económicas do Alfeite», pela importância de 1:345.000\$.