



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$90

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	130\$
A 1.ª série . . .	" 90\$	"	48\$
A 2.ª série . . .	" 80\$	"	43\$
A 3.ª série . . .	" 80\$	"	43\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

Administração da Imprensa Nacional de Lisboa

AVISO

Para os devidos efeitos se comunica que, por ordem superior, não serão aceites originais destinados ao «Diário do Governo» que não tragam aposta a ordem para a publicação devidamente assinada, devendo ser autenticada a assinatura pelo respectivo selo branco.

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Aviso — Torna público ter sido assinado em Lisboa entre os Governos de Portugal e do México um acordo sobre transporte aéreo civil.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Políticos
e da Administração Interna

Aviso

Por ordem superior se faz público que, em 22 de Outubro de 1948, foi assinado em Lisboa entre os Governos de Portugal e do México um Acordo sobre transporte aéreo civil, que, nos termos do seu artigo XIII, entrou imediatamente em vigor e cujos textos, português e espanhol, são os seguintes:

Acordo sobre transporte aéreo civil entre os Governos de Portugal e do México

Os Governos de Portugal e do México, desejando estimular 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, Illinois, Estados Unidos da América, no sentido de ser adoptada uma fórmula paradigmática para os acordos a celebrar sobre rotas e serviços aéreos provisórios, concluíram entre si este Acordo, que regerá os serviços regulares de transporte aéreo entre os ditos territórios, nos termos seguintes:

ARTIGO I

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo junto para estabelecer

as rotas e 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 reconhecidos.

ARTIGO II

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 exigências deste artigo e do artigo VII.

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, nos termos das leis e regulamentos por estas normalmente aplicados, que é apta para aquela exploração. O início da exploração depende ainda, nas áreas de hostilidades ou de ocupação militar, ou afectadas por umas ou outra, de 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 III

Os direitos de exploração aérea anteriormente concedidos por qualquer das Partes Contratantes a terceiros (Estado ou empresa de transporte) continuam nos termos em que foram estabelecidos.

ARTIGO IV

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, todavia, em que aqueles encargos não serão superiores aos pagos pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares pelo uso desses aeroporto se mais facilidades.

b) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes metidos ou recebidos a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante pela outra Parte Contratante ou seus nacionais exclusivamente destinados a ser utilizados pela aeronave gozarão (no que respeita a direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos) do tratamento dado à bandeira nacional ou à nação mais favorecida.

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 de 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 provisões sejam usadas ou consumidas pela aeronave nos 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 V

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes serão reconhecidas pela outra na exploração das rotas e serviços descritos no Anexo. Cada uma das Partes Contratantes se reserva, 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 VI

a) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do 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 e durante a estada no território dessa Parte Contratante.

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

ARTIGO VII

Cada uma das Partes Contratantes se reserva o direito de recusar ou retirar a autorização dada a qualquer empresa aérea da outra Parte Contratante quando não estiver assegurada de que a propriedade substancial e fiscalização efectiva da empresa pertencem a nacionais de qualquer das Partes ou quando se verificar falta de cumprimento das leis dos Estados sobrevoados pela carreira que explora, nos termos do artigo 6.º ou das cláusulas deste Acordo.

ARTIGO VIII

O presente Acordo será registado no Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil, estabelecida pela Convenção Internacional de Aviação Civil, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

ARTIGO IX

No caso de qualquer das Partes Contratantes pretender modificar as rotas ou condições estabelecidas no Anexo, assim o proporá à outra Parte e as autoridades aeronáuticas de ambas iniciarão negociações dentro de sessenta dias, a contar da data da proposta. Quando estas autoridades acordarem em condições novas ou que alterem as

estabelecidas no Anexo, esse Acordo entrará em vigor depois de confirmado por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO X

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou à aplicação deste Acordo ou do seu Anexo deverá ser apresentada, para decisão, ao Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil, a não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a divergência a um tribunal arbitral nomeado por acordo entre as Partes Contratantes ou a qualquer outra entidade ou organismo. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir a decisão proferida.

ARTIGO XI

Se uma convenção aérea geral, multilateral, ratificada por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acordo será alterado de modo a conformar-se com as disposições dessa convenção.

ARTIGO XII

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

ARTIGO XIII

Este Acordo entrará em vigor no dia da assinatura.

Feito em Lisboa, aos vinte e dois dias de Outubro de mil novecentos e quarenta e oito, em duplicado, em português e espanhol, tendo cada texto igual valor.

Pelo Governo de Portugal, *José Caeiro da Matta*.
Pelo Governo do México, *Angel Martín Pérez*.

Anexo ao Acordo aéreo entre Portugal e o México

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

2. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II deste Anexo serão designadas pelo Governo Mexicano.

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 mexicano 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 afectadas ao tráfego internacional.

4. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas mexicanas 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 uti-

lizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares afectados ao tráfego internacional.

5. As facilidades de transporte aéreo ao serviço do público deverão ser bem adaptadas às necessidades deste.

6. 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 reguladas pelo Acordo e por este Anexo.

7. Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de qualquer dos Governos, dos grandes serviços internacionais (*trunk services*) descritos nos quadros I e II deste Anexo serão tomados em consideração os interesses das empresas do outro Governo, de modo a não serem indevidamente afectados os serviços que estas exploram em toda ou em parte da extensão das rotas.

8. Fica entendido pelos dois Governos que os serviços explorados por uma empresa designada nos termos do Acordo e deste Anexo serão organizados tendo em mente que o objectivo principal a que visam é oferecer uma capacidade adequada à procura do tráfego entre o país de que a empresa é nacional e o país de destino útil do mesmo tráfego. Nestes serviços o direito de embarcar ou desembarcar em qualquer ponto ou pontos das rotas previstas neste Anexo tráfego internacional — passageiros, carga e correio — destinado ou proveniente de terceiros países será usado em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelos dois Governos e será sujeito ao princípio geral de que a capacidade deve adaptar-se:

a) À procura do tráfego entre o país de origem e os de destino;

b) As exigências de uma exploração económica dos serviços considerados;

c) As exigências do tráfego da área que a linha aérea atravessa, tidos em conta os serviços aéreos locais e regionais.

9. 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.

10. Para os fins dos dois números anteriores, o Governo Mexicano reconhece formalmente a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e o Brasil, que serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados na última categoria da alínea c) do n.º 8.

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 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 x 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.

José Caeiro da Matta.
Angel Martín Pérez.

QUADRO I

Rotas portuguesas que terminam em território mexicano ou que o atravessam

1. Lisboa—Açores—Bermudas—Miami—México, nos dois sentidos.
2. Lisboa—Açores—Bermudas—Havana—México, nos dois sentidos.

As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes de ambas as Partes Contratantes.

Nota.—Fica entendido que a disposição do n.º 3 deste Anexo, relativa ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, não se aplicará nas rotas 1 e 2, respectivamente entre Miami e México e entre Havana e México.

José Caeiro da Matta.
Angel Martín Pérez.

QUADRO II

Rotas mexicanas que terminam em território português ou que o atravessam

1. México D. F.—Miami—Bermudas—Açores—Lisboa e além, em ambos os sentidos.
2. México D. F.—Havana—Bermudas—Açores—Lisboa e além, em ambos os sentidos.

As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes de ambas as Partes Contratantes.

Nota.—Fica entendido que a disposição do n.º 4 deste Anexo, relativa ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, não se aplicará nas rotas 1 e 2 a quaisquer pontos entre Portugal e Espanha e entre Lisboa e Paris e entre Lisboa e Londres.

José Caeiro da Matta.
Angel Martín Pérez.

Acuerdo sobre transporte aéreo civil entre los Gobiernos de México y de Portugal

Los Gobiernos de México y de Portugal, deseando estimular el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios y de acuerdo con la resolución tomada el 7 de Diciembre de 1944 en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, Illinois, E. U. A., en el sentido de adoptar una fórmula paradigmática para los acuerdos que se celebren sobre rutas y servicios aéreos provisionales, concluyen entre sí este Acuerdo, que regirá los servicios regulares de transporte aéreo entre dichos territorios, en los términos siguientes:

ARTÍCULO I.

Las Partes Contratantes se reconocen, recíprocamente, los derechos especificados en el Anexo, para establecer las rutas y servicios aéreos civiles internacionales en él descritos, pudiendo éstos servicios ser inaugurados inmediatamente o en fecha posterior, a elección de la Parte Contratante a la que son reconocidos aquéllos derechos.

ARTÍCULO II.

a) Cualesquiera de los servicios mencionados en el artículo anterior se pondrá en explotación así que la

Parte Contratante que tuviere ese derecho designe la empresa o empresas de transporte aéreo a las cuales corresponda la explotación de las rutas y a las que la otra Parte Contratante dé la necesaria autorización, que no podrá ser negada desde el momento en que la empresa o empresas designadas satisfagan las exigencias de éste artículo y las del artículo VII.

Antes que se inicie la explotación prevista en éste Acuerdo, la empresa designada por una Parte Contratante puede ser obligada a probar ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en los términos de las leyes y reglamentos por éstas normalmente aplicados, que está apta para dicha explotación. El comienzo de la explotación depende además, en las áreas de hostilidades o de ocupación militar, o afectadas por unas u otras, de la aprobación de las autoridades militares competentes.

b) Queda entendido que cualquiera de las Partes Contratantes a la que por éste acuerdo sean atribuidos derechos comerciales, debe ejercerlos en el plazo más breve posible, salvo en caso de imposibilidad temporal.

ARTÍCULO III.

Los derechos de explotación aérea anteriormente concedidos por cualquiera de las Partes Contratantes y terceros (Estado o empresa de transportes) continuarán en los términos en que fueron establecidos.

ARTÍCULO IV.

Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento:

a) Cada una de las Partes Contratantes puede imponer o permitir que sean impuestas cargas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y demás facilidades. Cada una de las Partes Contratantes conviene, sin embargo, en que esas cargas no serán superiores a las pagadas por las propias aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares, por el uso de esos aeropuertos y demás facilidades.

b) Los combustibles, aceites lubricantes y piezas de repuesto, conducidos o recibidos a bordo de las aeronaves civiles en territorio de una Parte Contratante para la otra Parte Contratante o sus nacionales y destinados exclusivamente a ser utilizados por las aeronaves de las líneas aéreas de tal Parte Contratante, gozarán en lo que respecta a derechos aduanales, gastos de inspección y otros derechos y cargas, de igual tratamiento que se aplique a las líneas aéreas nacionales y a las líneas aéreas de la nación más favorecida.

c) Las aeronaves utilizadas en los servicios previstos por éste Acuerdo, las provisiones de combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto, así como el equipo regular y otras provisiones de bordo traídos por una aeronave civil de la empresa de una de las Partes Contratantes, autorizada a 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 aduanales, gastos de inspección y otros derechos o cargas similares, aunque tales provisiones sean usadas o consumidas por la aeronave en vuelo sobre este territorio.

d) Las mercancías exentas en los términos del inciso anterior sólo pueden ser descargadas con autorización de las respectivas autoridades aduaneras y quedarán bajo la vigilancia fiscal hasta ser reexportadas.

ARTÍCULO V.

Los certificados de navegación, los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidas o legalizadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidos

por la otra, en la explotación de las rutas y servicios descritos en el Anexo. Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer para el sobrevuelo de su propio territorio los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus nacionales por otro Estado.

ARTÍCULO VI.

a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio de la aeronave empleada en la navegación aérea internacional o relativos a la explotación y navegación de dicha aeronave dentro del mismo territorio, serán aplicados a las aerovaves de la otra Parte Contratante y serán cumplidos en la entrada y salida y durante la estancia en territorio de aquella 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, así como las formalidades respecto a entrada, salida, migración, pasaportes, aduana y cuarentena, serán cumplidos por los mismos pasajeros, tripulación y agentes de carga, o por quien los represente, en la entrada, salida y durante la estancia en territorio de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO VII.

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de negar o retirar la autorización dada a cualquier empresa aérea de la otra Parte Contratante, cuando no estuviere segura de que la propiedad sustancial y fiscalización efectiva de la empresa pertenecen a nacionales de cualquiera de las Partes Contratantes, o cuando se verificara falta de cumplimiento de las leyes de los Estados sobrevolados por la ruta que explota, en los términos del Artículo VI o de las cláusulas de éste Acuerdo.

ARTÍCULO VIII.

El presente Acuerdo será registrado en el Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil, establecida por la Convención Internacional de Aviación Civil firmada en Chicago el 17 de Diciembre de 1944.

ARTÍCULO IX.

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes pretenda modificar las rutas o condiciones establecidas en el Anexo, lo propondrá así a la otra Parte y las autoridades aeronáuticas de ambas iniciarán negociaciones dentro de los sesenta días, a contar de la fecha de la propuesta. Cuando éstas autoridades lleguen a un acuerdo sobre condiciones nuevas o que alteren las establecidas en el Anexo, ese Acuerdo entrará en vigor después de confirmado por cambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO X.

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación de éste Acuerdo o de su Anexo deberá ser presentada, para decisión, al Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil, a no ser que las Partes Contratantes convengan en someter la divergencia a un Tribunal Arbitral nombrado por acuerdo entre las Partes o a cualquiera otra entidad y organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir la decisión pronunciada.

ARTÍCULO XI.

Si una convención aérea general, multilateral, ratificada por ambas Partes Contratantes, entrara en vigor,

el presente Acuerdo será alterado en forma que se ajuste a esa convención.

ARTÍCULO XII.

Cada una de las Partes Contratantes puede en todo tiempo notificar a la otra su deseo de rescindir este Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización Internacional de Aviación Civil. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de estar en vigor doce meses después de la fecha de su recepción por la otra Parte Contratante, salvo el caso de que fuera retirada, por acuerdo, antes de expirar aquél plazo. Si no fuere acusado recibo de la notificación por la Parte Contratante a la que fué dirigida, se tendrá como recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización Internacional de Aviación Civil.

ARTÍCULO XIII.

Este Acuerdo entrará en vigor el día de la firma.

Hecho en Lisboa, a los veintidós días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y ocho, en duplicado; en español y portugués, teniendo cada texto igual valor.

Por el Gobierno de México, *Angel Martín Pérez.*

Por el Gobierno de Portugal, *José Caeiro da Matta.*

Anexo al Acuerdo aéreo civil entre México y Portugal

1. La empresa o empresas de transporte para explotar 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 para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II de este Anexo serán designadas por el Gobierno Mexicano.

3. Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I, las empresas portuguesas designadas en los términos del párrafo número 1 gozarán en territorio mexicano de 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 además el de utilizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades complementarias relativas al tráfico internacional.

4. Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II, las empresas mexicanas designadas en los términos del párrafo número 2 gozarán en territorio portugués de 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 además el de utilizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades complementarias relativos al tráfico internacional.

5. Las facilidades de transporte aéreo al servicio del público deberán ser debidamente adaptadas a las necesidades de éste.

6. Se ofrecerá a las empresas de transporte aéreo de las dos Partes Contratantes una justa é igual oportunidad de explotación del tráfico en las rutas entre sus respectivos territorios regulada por el Acuerdo y por éste Anexo.

7. En la explotación, por las empresas de transporte aéreo de cualquiera de los Gobiernos, de los grandes servicios internacionales (*trunk services*) descritos en los cuadros I y II de este Anexo, serán tomados en consideración los intereses de las empresas del otro Gobierno, de modo que no sean indebidamente afectados los ser-

vicios que éstas exploten en toda o en parte de la extensión de las rutas.

8. Queda entendido por los dos Gobiernos que los servicios explotados por una empresa designada en los términos del Acuerdo y de éste Anexo serán organizados teniendo en cuenta que el objetivo principal a que propenden es ofrecer una capacidad adecuada al tráfico entre el país de origen de la empresa y el país de destino útil para dicho tráfico. En estos servicios, el derecho de embarcar o desembarcar, en cualquier punto o puntos de las rutas previstas en este Anexo, tráfico internacional — pasajeros, carga y correo — destinado o proveniente de terceros países, será usado de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo, aceptado por los dos Gobiernos y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe adaptarse:

a) A procurar el tráfico entre el país de origen y los de destino;

b) A las exigencias de una explotación económica de los servicios considerados;

c) A las exigencias del tráfico de la zona que la línea aérea atraviesa, tomados en cuenta los servicios aéreos locales y regionales.

9. Si una ruta o parte de ella, de entre las señaladas en los cuadros I y II de este Anexo, fuera servida por las empresas de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes, pueden éstas entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre dicha ruta o parte de ella. Si llegaran a un acuerdo, será sometido éste a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10. Para los fines de los dos números anteriores, el Gobierno Mexicano reconoce formalmente la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Portugal y Brasil, que serán considerados como teniendo el mismo carácter que los servicios mencionados en la última categoría del inciso c) del número 8.

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

12. Las tarifas que se apliquen sobre las rutas o parte de las rutas explotadas por empresas de ambas Partes Contratantes serán acordadas primero entre las empresas y sometidas después a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las mismas Partes Contratantes. A fijarse 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 consiguieren, se procederá en los términos del artículo X del Acuerdo.

13. Queda entendido que este Acuerdo no impide a cualquiera de las Partes Contratantes concluir acuerdos sobre división de tráfico con cualquiera de los países cubiertos por las rutas mencionadas en los cuadros I y II.

Angel Martín Pérez.

José Caeiro da Matta.

CUADRO I

Rutas portuguesas que terminan en territorio mexicano o que lo atraviesan

- 1.- Lisboa-Azores-Bermudas-Miami-México, en ambos sentidos.
2. Lisboa-Azores-Bermudas-Habana-México, en ambos sentidos.

Las rutas mencionadas arriba pueden ser alteradas por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes.

Nota. — Queda entendido que lo dispuesto en el número 3 de este Anexo, relativo al derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, no se aplicará en las rutas 1 y 2, respectivamente entre Miami y México y entre Habana y México.

Angel Martín Pérez.

José Caeiro da Matta.

CUADRO II

Rutas mexicanas que terminan en territorio portugués o que lo atraviesan

1. México D. F.-Miami-Bermudas-Azores-Lisboa y más allá, en ambos sentidos.

2. México D. F.-Habana-Bermudas-Azores-Lisboa y más allá, en ambos sentidos.

Las rutas mencionadas arriba pueden ser alteradas por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes.

Nota. — Queda entendido que lo dispuesto en el número 4 de este Anexo, relativo al derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, no se aplicará en las rutas 1 y 2 de cualesquiera puntos entre Portugal y España y entre Lisboa y París y entre Lisboa y Londres.

Angel Martín Pérez.

José Caeiro da Matta.

Direcção-Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna, 17 de Janeiro de 1949. — O Director-Geral, *António de Faria*.