



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 1\$60

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 3 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS		
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre 200\$
A 1.ª série	140\$ 60\$
A 2.ª série	120\$ 70\$
A 3.ª série	120\$ 70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37 701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Ministério da Justiça:

Declarações de terem sido autorizadas transferências de verbas dentro dos capítulos 3.º e 4.º do orçamento do Ministério.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 39 440 — Aprova, para ratificação, o Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos de Portugal e da Colômbia, assinado em Lisboa em 9 de Março de 1951.

Ministério das Obras Públicas:

Decreto n.º 39 441 — Autoriza a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a celebrar contrato para a execução da empreitada de diversas obras no quartel do regimento de engenharia n.º 1.

Ministério da Educação Nacional:

Declaração de ter sido autorizada a transferência de uma verba dentro do capítulo 5.º do orçamento do Ministério.

13 do corrente, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência:

CAPÍTULO 4.º

Direcção-Geral dos Serviços Prisionais

Prisão-Escola de Leiria

Artigo 240.º «Despesas de comunicações»:

Do n.º 3) «Transportes»	—	200\$00
Para o n.º 1) «Correios e telégrafos»	+	200\$00

4.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 16 de Novembro de 1953.— O Chefe da Repartição, *Darwin de Vasconcelos*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 39 440

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 Colômbia, assinado em Lisboa em 9 de Março de 1951, e cujos textos em português e espanhol são os seguintes:

Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos de Portugal e da Colômbia

Os Governos de Portugal e da Colômbia, 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, E. U. A., 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

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

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

4.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Ministro da Justiça, por seu despacho de 10 do corrente, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, as seguintes transferências:

CAPÍTULO 3.º

Direcção-Geral da Justiça

Relação de Lisboa

Artigo 76.º «Despesas de comunicações»:

Do n.º 1) «Correios e telégrafos»	—	45\$00
Do n.º 2) «Telefones»	—	5\$00
		<u>50\$00</u>

Para o n.º 3) «Transportes» + 50\$00

4.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 12 de Novembro de 1953.— O Chefe da Repartição, *Darwin de Vasconcelos*.

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Ministro da Justiça, por seu despacho de

organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil;

No que respeita à Colômbia, a Dirección General de Aeronáutica Civil ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente são da competência da Dirección General de Aeronáutica Civil;

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 entende 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 no presente Acordo.

ARTIGO II

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

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 exigências deste artigo e do 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, 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 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 outorgados.

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, todavia, em que aqueles encargos não serão superiores aos pagos pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços

internacionais similares pelo uso desses aeroportos e 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 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 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 VI

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 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 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 permanência 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, tais 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 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 não estiver assegurada de que a maior parte da propriedade e o *contrôle* efectivo da empresa pertencem aos respectivos nacionais ou quando se verificar 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, estabelecida 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 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 XI

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

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 conformarem-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 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 da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XIV

Este Acordo entrará em vigor no dia da assinatura. Feito em Lisboa, em nove de Março de mil novecentos e cinquenta e um, em duplicado, em português e espanhol, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Governo de Portugal:

Paulo Cunha.

Pelo Governo da Colômbia:

Lucio Pabón Nuñez.

Mauricio Obregon.

Anexo ao Acordo Aéreo entre Portugal e a Colômbia

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 Colombiano.

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 colombiano 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 facili-

dades complementares afectadas ao tráfego internacional.

4. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas colombianas 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 afectadas 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 dois 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 afectadas 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 último 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 a 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, na medida em que não sejam satisfeitas pelos 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 da Colômbia 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. Por seu lado, o Governo Português reconhece formalmente igual carácter aos serviços aéreos entre a Colômbia e o Equador.

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 Con-

tratantes 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 deste Anexo, 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.

P. Cunha.

L. Nuñez.

M. Obregon.

QUADRO I

Rotas portuguesas que terminam em território colombiano ou que o atravessam

- a) Lisboa-ilha do Sal-Caiena-Paramaribo-Georgetown-Puerto España-Caracas-Barranquilla-pontos mais além fora da Colômbia e vice-versa.
- b) Lisboa-Santa Maria (Açores)-Bermudas-Miami-Cuba ou Porto-Rico-Barranquilla-pontos mais além fora da Colômbia e vice-versa.

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

2—A empresa ou empresas que explorem estas rotas poderão suprimir uma ou mais escalas intermédias, desde que essa supressão seja previamente anunciada nos horários das referidas empresas. Todavia a empresa ou empresas designadas pelo Governo Português que sobrevoem o território colombiano deverão aterrar uma vez, em cada voo de ida e regresso, no Aeroporto de Barranquilla. O anúncio da supressão de uma ou mais escalas não impedirá a sua eventual realização.

3—Na medida em que os serviços locais e regionais, já criados ou a criar, não satisfaçam a procura de tráfego entre os pontos abaixo indicados, a empresa ou empresas designadas pelo Governo de Portugal gozarão do direito de embarcar e desembarcar em Barranquilla tráfego internacional de passageiros, carga e correio, destinado a ou proveniente das ilhas Bermudas, Puerto España, Cuba ou Porto Rico e Caracas. No entanto, para o exercício deste direito entre Barranquilla e Cuba ou Porto Rico e entre Barranquilla e Caracas será necessário o acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

4—Fica entendido que nas rotas acima mencionadas a empresa ou empresas designadas pelo Governo de Portugal não poderão embarcar ou desembarcar em qualquer ponto do território colombiano tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado a ou proveniente de qualquer ponto do território dos Estados Unidos da América.

P. Cunha.

L. Nuñez.

M. Obregon.

QUADRO II

Rotas colombianas que terminam em território português ou que o atravessam

- a) Barranquilla-Caracas-Porto Rico-Bermudas-Santa Maria (Açores)-Lisboa-pontos mais além fora de Portugal, ou Barranquilla-Caracas-Puerto España-ilha do Sal-Lisboa-pontos mais além fora de Portugal.
- b) Pontos mais além fora de Portugal-Lisboa-Santa Maria (Açores)-Bermudas-Porto Rico-Caracas-Barranquilla ou pontos mais além fora de Portugal-Lisboa-ilha do Sal-Puerto Espanha-Caracas-Barranquilla.

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

2—A empresa ou empresas que explorem estas rotas poderão suprimir uma ou mais escalas intermédias, com excepção de Santa Maria (Açores) ou ilha do Sal, desde que essa supressão seja previamente anunciada nos horários das referidas empresas. A escala em Lisboa não poderá ser suprimida:

- a) Se for sobrevoado o território continental português;
- b) Quando se fizer escala em Santa Maria nos voos com destino a ou provenientes de qualquer ponto do território continental espanhol.

O anúncio da supressão de uma ou mais escalas não impedirá a sua eventual realização.

3—Na medida em que os serviços locais e regionais, já criados ou a criar, não satisfaçam a procura de tráfego entre os pontos abaixo indicados, a empresa ou empresas designadas pelo Governo da Colômbia gozarão do direito de embarcar e desembarcar em Lisboa e em Santa Maria tráfego internacional de passageiros, carga e correio, destinado a ou proveniente de, respectivamente, Paris, Roma e Londres, e ilhas Bermudas. No entanto, para o exercício deste direito entre Lisboa e Paris e entre Lisboa e Londres será necessário o acordo prévio entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

4—Fica entendido que nas rotas acima mencionadas a empresa ou empresas designadas pelo Governo da Colômbia não poderão embarcar ou desembarcar em qualquer ponto do território português tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinado a ou proveniente de qualquer ponto do território espanhol.

P. Cunha.

L. Nuñez.

M. Obregon.

Acuerdo sobre transportes aéreos entre los Gobiernos de Portugal y de Colombia

Los Gobiernos de Portugal y de Colombia, deseando estimular el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios y de conformidad con la resolución aprobada el 7 de Diciembre de 1944, en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, Illinois, E.E. U.U. A., en el sentido de que se adopte una fór-

mula que sirva de norma para los acuerdos que hayan de celebrarse sobre rutas y servicios aéreos provisionales, convinieron entre sí el presente Acuerdo, que regirá los servicios regulares de transportes aéreos entre aquellos territorios en los siguientes términos:

ARTICULO I

Para la aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo, salvo cuando en el texto se disponga de otra manera:

a) La expresión «autoridad aeronáutica» significa:

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

En los que respecta a Colombia, la Dirección General de Aeronáutica Civil o cualquiera otra entidad u organismo autorizado a ejercer las funciones que actualmente son de la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

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 entiende designar, en los términos del artículo III del presente Acuerdo, para explotar las rutas mencionadas en la respectiva notificación;

c) La palabra «territorio» corresponde a la definición dada en el artículo 2.º 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 96.º de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (7 de Diciembre de 1944) son aplicables al presente Acuerdo.

ARTICULO II

Las Partes Contratantes se reconocen recíprocamente los derechos especificados en el Anexo adjunto para establecer las rutas y los servicios aéreos civiles internacionales descritos en él, los cuales podrán ser inaugurados inmediatamente o en fecha posterior, según lo prefiera la Parte Contratante a la cual tales derechos le sean reconocidos.

ARTICULO III

a) Cualquiera de los servicios mencionados en el artículo anterior entrará en explotación inmediatamente después 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 que la otra Parte Contratante dé la necesaria autorización, que no podrá ser rehusada siempre que la empresa o empresas designadas satisfagan las exigencias del presente artículo así como las del artículo VIII.

Antes de la iniciación de la explotación prevista en este Acuerdo, la empresa que haya sido designada por una Parte Contratante podrá ser obligada a probar ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en los términos de las leyes y reglamentos que normalmente se apliquen, que está en capacidad de realizar aquella explotación. La iniciación de la explotación depende además, en los territorios en los que se desarrollen hostilidades o que se encuentren bajo ocupación militar, y en los que estén afectados por aquéllas o por ésta, de la aprobación de las autoridades militares competentes.

b) Queda entendido que cualquiera de las Partes Contratantes a la cual le sean atribuidos por el presente Acuerdo derechos comerciales los debe ejercer en el más corto plazo posible, salvo en el caso de imposibilidad 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 acuerdo con los términos según los cuales hayan sido otorgados.

ARTICULO V

Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan justos y razonables gravámenes por el uso de los aeropuertos y demás facilidades. Cada una de las Partes Contratantes acepta, además, que aquellos gravámenes no sean superiores a los que paguen las propias aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares por el uso de esos aeropuertos y demás facilidades;

b) El combustible, aceites lubricantes y repuestos colocados o recibidos a bordo de la aeronave en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante o por sus nacionales, destinados exclusivamente a ser utilizados por la aeronave, gozarán (en lo referente a derechos aduaneros, gastos de inspección y demás derechos o gravámenes) del tratamiento empleado cuando se trata de aeronaves nacionales o de la nación más favorecida;

c) Las aeronaves empleadas en los servicios previstos por este Acuerdo, las provisiones de combustible, aceites lubricantes y repuestos, así como el equipo regular y otras provisiones de a bordo transportadas por una aeronave civil perteneciente a una empresa de una de las Partes Contratantes autorizada para explotar las rutas y los servicios descritos en el Anexo, estarán exentos, desde la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante hasta la salida del mismo, de derechos aduaneros, gastos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, aunque tales provisiones se usen o se consuman por la aeronave en los vuelos sobre dicho territorio;

d) Las mercaderías exentas según los términos del párrafo anterior solamente pueden ser descargadas con autorización de las respectivas autoridades aduaneras y quedarán bajo vigilancia fiscal hasta que sean reexportadas.

ARTICULO VI

Los certificados de navegabilidad, las cartas o diplomas de idoneidad y las licencias concedidas o reválidas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas 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 los efectos del vuelo sobre su propio territorio, los diplomas o cartas de idoneidad y las licencias concedidas a sus nacionales por otro Estado.

ARTICULO VII

a) Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada en su territorio o a la salida del mismo, de aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional, o referentes a la explotación o navegación de dichas aeronaves dentro del mismo territorio serán aplicados a las aeronaves de la otra Parte Contratante y se cumplirán a la entrada y a la salida y durante la permanencia en el territorio de aquella Parte Contratante.

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

ARTICULO VIII

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de rehusar o retirar la autorización dada a cualquiera empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando no estuviere segura de que la mayor parte de la propiedad y el control efectivo de la empresa pertenecen a los respectivos nacionales, o cuando se llegare a comprobar falta de cumplimiento, por parte de la empresa aérea designada, de las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo VII, o bien cuando no sean observadas las condiciones con sujeción a las cuales le han sido concedidos los derechos de conformidad con este Acuerdo.

ARTICULO IX

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

ARTICULO X

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes pretendiere modificar las condiciones establecidas en el Anexo, deberá proponerlo a la otra Parte, y las autoridades aeronáuticas de ambas Partes iniciarán negociaciones dentro de los sesenta días a partir de la fecha de la propuesta. Cuando las referidas autoridades acordaren las nuevas condiciones o cuando modificaren las establecidas en el Anexo, el respectivo acuerdo entrará en vigor después que haya sido confirmado por canje de notas diplomáticas.

ARTICULO XI

Cualquiera divergencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación de este Acuerdo o de su Anexo, deberá ser sometida a la decisión de la Organización de la Aviación Civil Internacional, a no ser que las Partes Contratantes acuerden someter la divergencia a un tribunal arbitral nombrado por las dos Partes Contratantes o a cualquiera otra entidad u organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir la decisión que fuere proferida.

ARTICULO XII

Si las dos Partes Contratantes ratificaren una Convención aérea multilateral, o adhieren a ella, el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser alterados de manera que se conformen a las disposiciones de esa Convención, inmediatamente que ella éntre en vigor para las dos Partes Contratantes.

ARTICULO XIII

Cada una de las Partes Contratantes puede en todo tiempo notificar a la otra su deseo de denunciar este Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de la Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de estar en vigor doce meses después de la fecha de recibo de esa notificación por la otra Parte Contratante, salvo que aquélla fuere retirada por acuerdo antes de expirar el referido plazo. Si no fuere avisado

el recibo de la notificación por la Parte Contratante a que haya sido dirigida, se dará por recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIV

Este Acuerdo entrará en vigor el día de la firma. Hecho en Lisboa, a nueve de Marzo de mil novecientos cincuenta y uno, en duplicado en portugués y español, ambos textos con igual valor.

Por el Gobierno de Portugal:

Paulo Cunha.

Por el Gobierno de Colombia:

*Lucio Pabón Nuñez.
Mauricio Obregon.*

Anexo al Acuerdo Aéreo entre Portugal y Colombia

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 Colombiano.

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

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

5. Las facilidades de transporte aéreo para el servicio del público deberán ser convenientemente adaptadas a las necesidades de éste.

6. Se ofrecerá a las empresas de transporte aéreo de las dos partes contratantes una oportunidad justa e igual de aprovechamiento del tráfico en las rutas entre sus respectivos territorios reguladas por el Acuerdo y por el presente Anexo.

7. En la explotación, por las empresas de transporte aéreo de cualquiera de los dos Gobiernos, de los grandes servicios internacionales (*trunk services*), descritos en los cuadros I y II de este Anexo, se deberán tomar en consideración los intereses de las empresas del otro Gobierno, de modo que no sean indebidamente afectados los servicios que éstas explotan, ya en el total, ya en una parte de la extensión de las rutas.

8. Queda entendido entre los dos Gobiernos que los servicios explotados por una empresa designada en los términos del Acuerdo y de este Anexo se organizarán teniendo en cuenta que el objetivo principal que aquéllos persiguen es el de ofrecer una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el país de destino último de ese

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 se ejercerá de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo aceptados por los dos Gobiernos y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe adaptarse:

a) A la demanda del tráfico entre el país de origen y los de destino;

b) A las exigencias de una explotación económica de los servicios de que se trata;

c) A las exigencias del tráfico de la zona que la línea aérea atraviesa, en la medida en que no sean satisfechas por los servicios aéreos locales y regionales.

9. Si una ruta o parte de una ruta de las indicadas en los cuadros I y II de este Anexo fuere explotada por las empresas de transporte de ambas Partes Contratantes, éstas últimas pueden entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre esa ruta o parte de ruta. Si llegaren a un acuerdo, éste será sometido a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10. Para los fines previstos en los dos numerales anteriores, el Gobierno de Colombia reconoce formalmente la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Portugal y el Brasil, los cuales serán considerados con el mismo carácter de los servicios mencionados en la última categoría de la letra c) del numeral 8. A su vez el Gobierno Portugués reconoce igual carácter a los servicios aéreos entre Colombia y el Ecuador.

La determinación de las tarifas según los términos del numeral siguiente se hará a niveles razonables, tomando en cuenta todos los factores importantes, tales como costo de explotación, lucro razonable, así como las tarifas establecidas por cualesquiera otras empresas regulares y las características especiales de cada servicio.

12. Las tarifas que se hayan de aplicar en las rutas o en parte de las rutas servidas por empresas de las dos Partes Contratantes serán acordadas en primer lugar entre las empresas y sometidas luego a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las dos 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, las Partes Contratantes buscarán la manera de llegar a él. Si no lo consiguieren, se procederá según los términos del artículo XI del Acuerdo.

13. Queda entendido que este Acuerdo no impide a ninguna de las Partes Contratantes celebrar acuerdos de división de tráfico con cualquiera de los países cubiertos por las rutas mencionadas en los cuadros I y II de este Anexo sin perjuicio del libre ejercicio de los derechos que por el Acuerdo y el presente Anexo se confieren a las empresas de la otra Parte Contratante que exploten servicios en toda o en parte de la extensión de aquellas rutas.

Paulo Cunha.

L. Nuñez.

M. Obregon.

CUADRO I

Rutas portuguesas que terminan en territorio colombiano o lo atraviesan

a) Lisboa-isla de Sal-Cayena-Paramaribo-Georgetown-Puerto España-Caracas-Barranquilla-

-puntos más allá fuera de Colombia y vice-versa;

b) Lisboa-Santa Maria (Azores)-Bermudas-Miami-Cuba o Puerto Rico-Barranquilla-puntos más allá fuera de Colombia y vice-versa.

1—Las rutas arriba mencionadas pueden modificarse por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2—La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas. Sin embargo, la empresa o empresas designadas por el Gobierno Portugués que volaren sobre el territorio colombiano deberán aterrizar una vez en cada vuelo de ida y regreso en el aeropuerto de Barranquilla. El anuncio de la supresión de una o más escalas no impedirá su eventual realización.

3—En la medida en que los servicios locales y regionales, creados ya o que se creen en el futuro, no satisfagan la demanda del tráfico entre los puntos abajo indicados, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Portugal gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en Barranquilla tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de las islas Bermudas, Puerto España, Cuba o Puerto Rico y Caracas. Sin embargo, será necesario para el ejercicio de este derecho entre Barranquilla y Cuba o Puerto Rico, y entre Barranquilla y Caracas el acuerdo previo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4—Queda entendido que en las rutas arriba mencionadas la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Portugal no podrán embarcar o desembarcar en ningún punto del territorio colombiano tráfico internacional de pasajeros, carga y correo destinados a o proveniente de cualquier punto del territorio de los Estados Unidos de América.

P. Cunha.

L. Nuñez.

M. Obregon.

CUADRO II

Rutas colombianas que terminan en territorio portugués o lo atraviesan

a) Barranquilla-Caracas-Puerto Rico-islas Bermudas-Santa Maria (Azores)-Lisboa-puntos más allá fuera de Portugal; o Barranquilla-Caracas-Puerto España-isla de Sal-Lisboa-puntos más allá fuera de Portugal.

b) Puntos más allá fuera de Portugal-Lisboa-Santa Maria (Azores)-islas Bermudas-Puerto Rico-Caracas-Barranquilla; o puntos más allá fuera de Portugal-Lisboa-isla de Sal-Puerto España-Caracas-Barranquilla.

1—Las rutas arriba mencionadas pueden modificarse por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2—La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, con excepción de Santa Maria o de la isla de Sal, siempre que la supresión sea previamente

anunciada en los horarios de dichas empresas. La escala en Lisboa no podrá suprimirse:

- a) Si se volare sobre el territorio continental portugués;
- b) Cuando se hiciere escala en Santa Maria en los vuelos con destino a o provenientes de cualquier punto del territorio continental español.

El anuncio de la supresión de una o más escalas no impedirá su eventual realización.

- 3 — En la medida en que los servicios locales y regionales, creados ya o que se creen en el futuro, no satisfagan la demanda del tráfico entre los puntos abajo indicados, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Colombia gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en Lisboa y en Santa Maria tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de, respectivamente, Paris, Roma y Londres, é islas Bermudas. Sin embargo, será necesario para el ejercicio de este derecho entre Lisboa y Paris, y entre Lisboa y Londres, el acuerdo previo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
- 4 — Queda entendido que en las rutas arriba mencionadas la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Colombia no podrán embarcar e desembarcar en ningún punto del territorio portugués tráfico internacional de pasajeros, carga y correo destinado a o proveniente de cualquier punto del territorio español.

P. Cunha.

L. Nuñez.

M. Obregon.

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

Paços do Governo da República, 20 de Novembro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Águedo de Oliveira* — *Adolfo do Amaral Abranches Pinto* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Virissimo Cunha* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Decreto n.º 39 441

Considerando que foi adjudicada à firma Belarmino Joaquim Ranhada & C.^a a empreitada do quartel do re-

gimento de engenharia n.º 1 (instalação da cozinha, refeitório e arrecadação de material de aquartelamento);

Considerando que para a execução de tais obras, como se verifica do respectivo caderno de encargos, está fixado o prazo de cento e oitenta dias, que abrange parte do ano económico de 1953 e do de 1954;

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 a firma Belarmino Joaquim Ranhada & C.^a para a execução da empreitada do quartel do regimento de engenharia n.º 1 (instalação da cozinha, refeitório e arrecadação de material de aquartelamento), pela importância de 227.300\$.

Art. 2.º Seja qual for o valor das obras a realizar, não poderá a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais despende com pagamentos relativos às obras executadas, por virtude de contrato, mais de 100.000\$ no corrente ano e 127.300\$, ou o que se apurar como saldo, no ano de 1954.

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

Paços do Governo da República, 20 de Novembro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Artur Águedo de Oliveira* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich.*

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

10.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.^a o Ministro da Educação Nacional, por seu despacho de 5 do corrente, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 770, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência:

CAPÍTULO 5.º

Instituto Comercial de Lisboa

Despesas com o pessoal:

Artigo 716.º «Remunerações certas ao pessoal em exercício»:

Do n.º 1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei» — 75.000\$00

Para o n.º 2) «Pessoal contratado não pertencente aos quadros» + 75.000\$00

De harmonia com o preceituado no artigo 16.º do Decreto n.º 39 068, de 31 de Dezembro último, esta alteração mereceu, por despacho de 12 do corrente, a confirmação de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado do Tesouro.

10.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 14 de Novembro de 1953.— O Chefe da Repartição, *Manuel Miranda.*