

**Ministério da Economia**

Capítulo 11.º, artigo 210.º, n.º 1), alínea a) . . . . .	20.000\$00
Capítulo 11.º, artigo 210.º, n.º 1), alínea b) . . . . .	20.000\$00
	<hr/>
	40.000\$00

**Ministério das Corporações e Previdência Social**

Capítulo 2.º, artigo 33.º, n.º 2), alínea a) . . . . .	35.000\$00
Capítulo 5.º, artigo 78.º, n.º 1) . . . . .	30.000\$00
Capítulo 6.º, artigo 102.º, n.º 1) . . . . .	8.600\$00
	<hr/>
	73.600\$00
	<hr/>
	100.976.865\$90

Art. 4.º São autorizadas as seguintes alterações de rubricas nos orçamentos:

**Das receitas do Estado**

Ao desenvolvimento da rubrica descrita no capítulo 9.º, artigo 306.º, é feito o seguinte aditamento: «. . . e aquisição de obrigações do empréstimo de renovação e de apetrechamento da indústria da pesca».

**De encargos gerais da Nação**

A observação (b) aposta à dotação do capítulo 2.º, artigo 250.º, n.º 1), alínea a), é alterada para: «Inclui a importância de 1.723.500\$ para reapetrechamento especial».

**Do Ministério das Finanças**

A rubrica da dotação do capítulo 7.º, artigo 82.º, n.º 1), é alterada para: «Rendas de casa das tesourarias da Fazenda Pública, reparações, mobiliário e outras despesas, nos termos do artigo 293.º e § único do artigo 294.º do Código da Contribuição Predial, n.º 2) do artigo 751.º e n.º 8) do artigo 785.º do Código Administrativo».

A rubrica da dotação do capítulo 9.º, artigo 133.º, n.º 1), é alterada para: «Rendas de casa das direcções e secções de finanças, reparações, mobiliário e outras despesas, nos termos do artigo 293.º e § único do artigo 294.º do Código da Contribuição Predial, n.º 2) do artigo 751.º e n.º 8) do artigo 785.º do Código Administrativo».

**Do Ministério das Obras Públicas**

No desenvolvimento do quadro afecto à dotação do capítulo 7.º, artigo 85.º, n.º 1), onde se lê: «Agrónomo ou silvicultor: 1 de 3.ª classe», deve ler-se: «Agrónomo ou silvicultor: 1 de 2.ª ou 3.ª classe».

**Do Ministério da Educação Nacional**

A observação (b) aposta à dotação do capítulo 3.º, artigo 641.º, n.º 1), alínea a), é alterada para: «Desta verba, a importância de 100.000\$ tem contrapartida em receita».

No desenvolvimento do quadro afecto à dotação do capítulo 6.º, artigo 832.º, n.º 1), onde se lê: «Adjuntos dos delegados dos directores nos vários concelhos», deve ler-se: «Adjuntos dos delegados dos directores nos vários concelhos e adjuntos dos secretários de zona».

Estas correcções orçamentais foram registadas na Direcção-Geral da Contabilidade Pública, nos termos do § único do artigo 36.º e nos da parte final do artigo 37.º do Decreto n.º 18 381, de 24 de Maio de 1930, e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o aludido § único do artigo 36.º do Decreto n.º 18 381.

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

Paços do Governo da República, 7 de Agosto de 1958. — 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 — 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.*

**Decreto n.º 41 786**

Está o Governo empenhado num plano de combate à tuberculose, em cuja execução se despenderam nos últimos anos verbas avultadas: 75,5, 89,1 e 104,6 milhares de contos, respectivamente em 1955, 1956 e 1957. O incremento dos encargos comprova o progressivo desenvolvimento do plano, também vultosamente dotado no orçamento para 1958.

Porém, o ritmo em que está a ser cumprido o programa de luta antituberculosa situou-o, no presente momento, numa fase de execução mais avançada do que a prevista.

Há que ocorrer desde já aos encargos provenientes desta antecipação e que os serviços responsáveis computam em 17:000.000\$.

O presente diploma visa a reforçar com a referida importância a verba inicialmente concedida.

Assim:

Com fundamento no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 24 914, de 10 de Janeiro de 1935, mediante proposta aprovada pelo Ministro das Finanças, nos termos da mesma disposição legal;

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 aberto no Ministério das Finanças, a favor do Ministério do Interior, um crédito especial da quantia de 17:000.000\$, devendo a mesma importância ser adicionada à verba inscrita na alínea e) «Luta contra a tuberculose — Participação nos encargos de sustentação do Instituto de Assistência Nacional aos Tuberculosos e Hospital-Sanatório da Colónia Portuguesa do Brasil . . .» do n.º 1) do artigo 138.º do capítulo 9.º «Serviços de assistência pública — Direcção-Geral da Assistência» do orçamento respeitante ao corrente ano económico do segundo dos mencionados Ministérios.

Art. 2.º É anulada a importância de 17:000.000\$ no n.º 1) do artigo 8.º do capítulo 1.º do orçamento do Ministério das Finanças.

Este crédito foi registado na Direcção-Geral da Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o § único do artigo 36.º do Decreto n.º 18 381, de 24 de Maio de 1930.

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

Paços do Governo da República, 7 de Agosto de 1958. — 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 — 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.

**MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS**

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

**Aviso**

Por ordem superior se faz público que em 7 de Junho de 1958 foi assinado em Karachi, entre os Governos

de Portugal e da República Islâmica do Paquistão, um acordo relativo a serviços aéreos, que, nos termos do seu artigo xv (B), entrou imediatamente em vigor e cujo texto em inglês e respectiva tradução são os seguintes:

Agreement between the Government of the Islamic Republic of Pakistan and the Government of Portugal relating to air services

The Government of the Islamic Republic of Pakistan and the Government of Portugal, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the seventh day of December 1944, the terms of which Convention are binding on both Parties,

And desiring to conclude an agreement for the operation of air transport services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the «specified air services») on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the «specified air routes»).

ARTICLE II

(A) Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted, on condition that:

1. The Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline (hereinafter referred to as a «designated airline») for the specified air routes.
2. The Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline, which it shall do with the least possible delay, provided that the airline has, if called upon, complied with the requirements of paragraph (B) of this Article.

(B) The designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that the route organisation available for civil aviation on the specified air route is adequate for the safe operation of air services.

ARTICLE III

The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the specified air services, the rights:

- (i) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party;
- (ii) to make stops in the said territory for non-traffic purposes and
- (iii) subject to the provisions of Article IV to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement

for the purposes of setting down and picking up international traffic in passengers, cargo and mail.

ARTICLE IV

1. It is recognised that each Contracting Party shall have fair and equal rights to the carriage of 3rd and 4th freedom traffic on the routes specified in the Annex to this Agreement, 5th freedom traffic to have a supplementary character. Where traffic is of the nature of 5th freedom to one Contracting Party but 3rd or 4th freedom to the other Contracting Party, the primary right to the carriage of such traffic shall be that of the latter Contracting Party. The first Contracting Party shall have the right to uplift such 5th freedom traffic provided that it shall not be prejudicial to the primary interests of the other Contracting Party.

2. The capacity offered by the airlines of each Contracting Party on the specified air routes shall jointly bear a close relationship to the current and reasonably anticipated needs of the public for air transport at a reasonable load factor.

3. The right of the airlines of either Contracting Party to embark and to disembark at points in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall, subject to the principles in para 1 of this Article, be related to:

- (a) the air transport needs between the country of origin and the countries of destination and the air transport needs of the area through which the airline passes, after taking into account the services operated by airlines of the other Contracting Party over the whole or parts of the route specified and
- (b) the economics of through airline operation.

ARTICLE V

(A) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for service on the specified air routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, tariff schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the specified air services including information about the capacity provided on each of the specified air routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services to from or over the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

ARTICLE VI

(A) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of comparable economical operation, reasonable profit and difference of characteristics of service.

(B) The rates to be charged by the designated airlines of each Contracting Party in respect of traffic carried under this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines of both the Contracting Parties and shall have regard to the relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both the Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines and/or the aeronautical authorities, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and will take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XI. Pending settlement of any such disagreement, the rates already established shall prevail.

#### ARTICLE VII

Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, the other Contracting Party or its designated airlines and intended solely for use by the latter's aircraft shall be accorded, with respect to customs duty, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in international public transport or to the airlines of the most favoured nation.

#### ARTICLE VIII

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party, or in case, in the judgment of the former Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. Except in case of a failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

#### ARTICLE IX

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly with a view to assuring the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of the Agreement which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement agreed to as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(C) Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change the points served by the designated airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aero-

nautical authorities of either Contracting Party may, therefore, proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If such latter aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in this Agreement, the interests of any of their airlines are prejudiced by the carriage by a designated airline of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party, and the new points in the territory of a third country, the latter Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (B) of this Article.

#### ARTICLE X

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by Agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### ARTICLE XI

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(B) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,

- (i) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or some other person or body appointed by agreement between them; or
- (ii) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it established within the International Civil Aviation Organisation, or, if there be no such tribunal, to the International Court of Justice.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made, under paragraph (B), of this Article.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (C) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement.

#### ARTICLE XII

To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention, and in particular, Articles 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 and 33 thereof, shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both

Contracting Parties ratify any amendment to the provisions of the Convention which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention, in which case these provisions as amended shall remain in force for the duration of this Agreement.

ARTICLE XIII

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE XIV

For the purpose of this Agreement:

(A) The terms «air service», «international air service» and «airline» have the meaning specified in the Convention.

(B) The term «Territory» in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that Contracting Party.

(C) The term «aeronautical authorities» means, in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation, and in the case of Portugal, the Director General of Civil Aviation, and in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities.

(D) The term «capacity» in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on the route or section of a route.

(E) The term «capacity» in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section on a route.

(F) The term «designated airlines» means an airline or airlines designated by one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article II of this Agreement.

ARTICLE XV

(A) The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the «Agreement» shall include references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

(B) This Agreement shall come into force on the date it is signed.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done this seventh day of June 1958 in duplicate at Karachi in the English language.

For the Government of Portugal:

*Alvaro Brilhante Laborinho.*

For the Government of the Islamic Republic of Pakistan:

*S. N. Bakar.*

Annex

(1) An airline designated by the Government of the Islamic Republic of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes

specified hereafter and to make scheduled landings for traffic purposes in Portugal and other portuguese territories at the points specified:

From	To	Intermediate points	Points in Portugal or portuguese territory	Points beyond
1 — Karachi . . . . .	Goa-Karachi . . . . .	Direct route . . . . .	Goa . . . . .	Any points beyond if desired.
2 — Karachi . . . . .	Lourenço Marques . . . . .	Bahrein-Aden-Nairobi . . . . .	Lourenço Marques . . . . .	-do-
3 — Karachi . . . . .	Lisbon & beyond . . . . .	Points in the Middle-East; points in the Near-East; points in Europe.	Lisbon . . . . .	Any points in U. K., U. S. A. and/or Canada, if desired.

(2) An airline designated by the Government of Portugal shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified hereafter and

to make scheduled landings for traffic purposes in Pakistan at the points specified:

From	To	Intermediate points	Points in Pakistan	Points beyond
1 — Goa . . . . .	Lisbon . . . . .	Kuwait-Basra-Beirut-Athens-Rome.	Karachi . . . . .	Kuwait-Basra-Beirut-Athens-Rome.
2 — Goa . . . . .	Karachi . . . . .	Damaun and Diu (optional)	Karachi . . . . .	-
3 — Goa . . . . .	Lourenço Marques . . . . .	-	Karachi . . . . .	Aden-Mogadiscio-Nairobi-Lumbo.

(3) (A) Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.

(B) If, at any time, scheduled flights on any of the specified air services of one Contracting Party are operated so as to terminate in the territory of the other Contracting Party and not as part of a through air

service extending beyond such territory, the latter Contracting Party shall have the right to nominate the terminal point of such scheduled flights on the specified route in its territory. The latter Contracting Party shall give not less than six months' notice to the other Contracting Party if it decides to nominate a new terminal point for such scheduled flights.

## (Tradução)

## Acordo entre o Governo da República Islâmica do Paquistão e o Governo de Portugal relativo a serviços aéreos

O Governo da República Islâmica do Paquistão e o Governo de Portugal, doravante referidos como as Partes Contratantes,

Sendo Partes Contratantes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional assinada em Chicago aos sete dias de Dezembro de 1944, cujos termos ligam ambas as Partes,

E desejando concluir um acordo para a exploração dos serviços de transporte aéreo entre e além dos seus respectivos territórios,

Acordaram no seguinte:

## ARTIGO I

Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante o direito de explorar os serviços aéreos especificados no Anexo a este Acordo (doravante designados como «serviços aéreos especificados») nas rotas especificadas no dito Anexo (doravante designadas como «rotas aéreas especificadas»).

## ARTIGO II

(A) Cada um dos serviços aéreos especificados pode ser inaugurado imediatamente ou numa data ulterior à escolha da Parte Contratante à qual são concedidos os direitos, sob condição de:

1. A Parte Contratante à qual forem concedidos os direitos ter designado uma linha aérea (doravante referida como «linha aérea designada») para as rotas aéreas especificadas.
2. A Parte Contratante que concede os direitos ter dado a competente licença de exploração à linha aérea, a qual será dada dentro do mais curto prazo possível, uma vez que a linha aérea tenha cumprido com os requisitos do parágrafo (B) deste artigo, se assim lhe for exigido.

(B) A linha aérea designada pode ser exigido pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos que prove ser capaz de cumprir as exigências prescritas pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades à exploração de serviços aéreos internacionais.

(C) A exploração de cada um dos serviços aéreos especificados está sujeita ao acordo da Parte Contratante interessada de que a organização da rota, posta à disposição da aviação civil na rota aérea especificada, é adequada à exploração segura dos serviços aéreos.

## ARTIGO III

As linhas aéreas designadas por cada uma das Partes Contratantes gozarão, enquanto explorarem os serviços aéreos especificados, os direitos:

- (i) de os seus aviões sobrevoarem o território da outra Parte Contratante;
- (ii) de aterrar no dito território para fins não comerciais, e
- (iii) de fazer escalas no dito território nos pontos especificados no Anexo a este Acordo para fins de desembarcar e embarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, nos termos prescritos no artigo IV.

## ARTIGO IV

1. Reconhece-se que cada uma das Partes Contratantes terá direitos justos e iguais no transporte de trá-

fego de 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> liberdades nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo, tendo o tráfego de 5.<sup>a</sup> liberdade um carácter suplementar. Quando o tráfego for da natureza de 5.<sup>a</sup> liberdade para uma das Partes Contratantes, mas de 3.<sup>a</sup> ou 4.<sup>a</sup> liberdade para a outra Parte Contratante, o direito prevalecente ao transporte de tal tráfego pertencerá à última Parte Contratante. A primeira Parte Contratante terá o direito de receber aquele tráfego de 5.<sup>a</sup> liberdade desde que não prejudique os interesses prevalecentes da outra Parte Contratante.

2. A capacidade oferecida pelas linhas aéreas de cada uma das Partes Contratantes nas rotas aéreas especificadas manterá em conjunto uma estreita relação com as necessidades do público correntes e razoavelmente previsíveis de transporte aéreo, com um coeficiente de carga razoável.

3. O direito das linhas aéreas de qualquer das Partes Contratantes de embarcar e desembarcar nos pontos do território da outra Parte Contratante tráfego internacional destinado ou proveniente de terceiros países deve, de harmonia com os princípios do parágrafo 1 deste artigo, adaptar-se:

- (a) às necessidades do transporte aéreo entre o país de origem e os países de destino e às necessidades de transporte aéreo da área através da qual passa a linha aérea, depois de serem tomados em conta os serviços explorados pelas linhas aéreas da outra Parte Contratante sobre o todo ou partes da rota especificada, e
- (b) a economia da exploração completa da linha aérea.

## ARTIGO V

(A) As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes trocarão entre si informações, tão pronto quanto possível, relativas às autorizações correntes concedidas às suas respectivas linhas aéreas designadas para prestar serviço para, através e do território da outra Parte Contratante. Nesta troca de informações se incluem os exemplares dos certificados correntes e as autorizações para serviço nas rotas aéreas especificadas, juntamente com as alterações, dispensas e tipos de serviço autorizados.

(B) Cada uma das Partes Contratantes tomará as providências necessárias para que as suas linhas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, com a possível antecendência, exemplares dos horários, tabelas de tarifas, incluindo as suas modificações e todas as outras informações relevantes relativas à exploração dos serviços aéreos especificados, incluindo as informações acerca da capacidade oferecida em cada uma das rotas aéreas especificadas e demais informações como for exigido para provar às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante que as condições deste Acordo estão sendo devidamente observadas.

(C) Cada uma das Partes Contratantes tomará as providências necessárias para que as suas linhas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante as estatísticas relativas ao tráfego transportado pelos seus serviços aéreos para, de ou através do território da outra Parte Contratante, com indicação da origem e destino do tráfego.

## ARTIGO VI

(A) As tarifas devem ser fixadas a níveis razoáveis, tendo em atenção todos os factores relevantes, incluindo os custos de exploração económica comparável, lucro razoável e diferença de características do serviço.

(B) As tarifas a cobrar pelas linhas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, com res-

peito ao tráfego transportado ao abrigo deste Acordo para ou do território da outra Parte Contratante, serão acordadas primeiro entre as linhas aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes e terão em conta as tarifas relevantes adoptadas pela Associação Internacional de Transporte Aéreo. Quaisquer tarifas assim acordadas ficarão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. Em caso de desacordo entre as linhas aéreas e ou as autoridades aeronáuticas, as próprias Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a acordo e realizarão todas as necessárias diligências para executar tal acordo. Se as Partes Contratantes não chegarem a acordo, a disputa será considerada de harmonia com o artigo XI. Enquanto estiver pendente a solução de tais desacordos, as tarifas já fixadas prevalecerão.

#### ARTIGO VII

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 pelas suas linhas aéreas designadas, ou em seu nome, e exclusivamente destinados a serem utilizados pela aeronave da última Parte Contratante, gozarão, com respeito a direitos aduaneiros, taxas de inspecção ou outros encargos impostos pela primeira Parte Contratante, de tratamento não menos favorável que o concedido às suas linhas aéreas nacionais afectas ao transporte público internacional ou às linhas aéreas da nação mais favorecida.

#### ARTIGO VIII

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de retirar ou revogar ou impor as condições adequadas como julgar necessário, com respeito a uma autorização de exploração, no caso de não estar suficientemente provado que na propriedade substancial e no *contrôle* efectivo da linha aérea estão investidos cidadãos da outra Parte Contratante, ou no caso de uma linha aérea designada da outra Parte Contratante deixar de cumprir as leis e regulamentos da primeira Parte Contratante, ou em caso de haver falta, a juízo da primeira Parte Contratante, de cumprimento das condições ao abrigo das quais são concedidos os direitos de harmonia com este Acordo. Excepto em caso de falta de cumprimento das leis e regulamentos, tais medidas serão tomadas somente após consulta entre as Partes Contratantes. Na eventualidade de acção por uma Parte Contratante, nos termos deste artigo, os direitos da outra Parte Contratante, nos termos do artigo XI, não serão prejudicados.

#### ARTIGO IX

(A) Num espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes consultar-se-ão regularmente, com vista a assegurar a observância dos princípios e a execução das disposições contidas neste Acordo.

(B) Cada uma das Partes Contratantes pode em qualquer tempo pedir à outra a realização de consultas, com vista a introduzir quaisquer alterações ao Acordo que ela julgue desejáveis. Tais consultas terão início dentro do prazo de sessenta dias, a partir do pedido. Qualquer modificação deste Acordo, resultante de tais consultas, entrará em vigor quando for confirmada por uma troca de notas diplomáticas.

(C) As mudanças feitas por qualquer das Partes Contratantes nas rotas aéreas especificadas, excepto aquelas que se referem aos pontos servidos pelas linhas aéreas designadas no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como modificações a este

Acordo. As autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes podem, por isso, proceder unilateralmente ao fazer tais mudanças, desde que, contudo, seja dado aviso delas sem demora às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Se estas últimas autoridades aeronáuticas julgarem que, tendo em atenção os princípios expressos neste Acordo, os interesses de qualquer das suas linhas aéreas são prejudicados pelo transporte feito por uma linha aérea designada da primeira Parte Contratante de tráfego entre o território da segunda Parte Contratante e os novos pontos no território de um terceiro país, a última Parte pode pedir a realização de consultas, de harmonia com as disposições do parágrafo (B) deste artigo.

#### ARTIGO X

Qualquer das Partes Contratantes pode em qualquer tempo notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Este Acordo deixará de vigorar um ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a não ser que a notificação seja retirada por acordo antes da expiração daquele prazo. Se não for acusado o recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será tida como recebida catorze dias depois do recebimento da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

#### ARTIGO XI

(A) Se surgir qualquer disputa entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as mesmas Partes Contratantes esforçar-se-ão em primeiro lugar por solucioná-la por negociação entre elas.

(B) Se as Partes Contratantes não conseguirem chegar a uma solução por negociação,

- (i) podem acordar em referir a disputa a um tribunal arbitral ou a qualquer pessoa ou entidade designada por acordo entre elas; ou
- (ii) se não chegarem deste modo a acordo ou se, tendo acordado em referir a disputa a um tribunal arbitral, não conseguirem chegar a acordo quanto à sua composição, qualquer das Partes Contratantes pode submeter a disputa, para que seja decidida, a qualquer tribunal competente estabelecido dentro da Organização da Aviação Civil Internacional, ou, se não existir tal tribunal, ao Tribunal de Justiça Internacional.

(C) As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir as decisões tomadas, incluindo as recomendações provisórias que sejam feitas, nos termos do parágrafo (B) deste Artigo.

(D) Se e enquanto qualquer das Partes Contratantes ou uma linha aérea designada de qualquer das Partes Contratantes deixar de cumprir o disposto no parágrafo (C) deste artigo, a outra Parte Contratante pode limitar, retirar ou revogar quaisquer direitos que tenha concedido por força do presente Acordo.

#### ARTIGO XII

Na medida em que forem aplicáveis aos serviços aéreos estabelecidos ao abrigo deste Acordo, as disposições da Convenção, e em particular os seus artigos 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 e 33, continuarão em vigor na sua presente forma entre as Partes Contratantes, enquanto durar o Acordo, como se fizessem dele parte integrante, a não ser que ambas as Partes Contratantes

ratifiquem quaisquer alterações às disposições da Convenção que entrem em vigor de harmonia com o artigo 94 da Convenção, caso em que aquelas alterações continuarão em vigor enquanto durar o Acordo.

## ARTIGO XIII

No caso de se concluir uma convenção ou acordo multilateral relativo ao transporte aéreo a que ambas as Partes Contratantes adiram, este Acordo será modificado no sentido de se conciliar com as disposições de tal convenção ou acordo.

## ARTIGO XIV

Para os fins deste Acordo:

(A) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional» e «linha aérea» têm o significado especificado na Convenção.

(B) A expressão «território» com referência a uma Parte Contratante significa as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes, sob a soberania, jurisdição, protecção ou curadoria daquela Parte Contratante.

(C) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso do Paquistão, o director-geral da Aviação Civil e, no caso de Portugal, o director-geral da Aeronáutica Civil, e em ambos os casos qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar as funções presentemente exercidas pelas autoridades acima mencionadas.

(D) A expressão «capacidade», com referência a uma aeronave, significa a carga comercial disponível daquela aeronave na rota ou troço de uma rota.

(E) A expressão «capacidade», com relação a um serviço aéreo especificado, significa a capacidade da aeronave usada em tal serviço, multiplicada pela frequência com que tal aeronave explora, dentro de um prazo determinado, uma rota ou troço de uma rota.

(F) A expressão «linhas aéreas designadas» significa a linha aérea ou as linhas aéreas designadas por uma Parte Contratante às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, de harmonia com o artigo II deste Acordo.

## ARTIGO XV

(A) O Anexo a este Acordo será considerado como sendo parte do Acordo e todas as referências ao Acordo incluem o Anexo, excepto quando expressamente se disponha de outro modo.

(B) Este Acordo entrará em vigor na data da sua assinatura.

Em testemunho do que os plenipotenciários abaixo assinados, estando para o efeito devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Karachi, aos sete dias de Junho de 1958, em duplicado, na língua inglesa.

Pelo Governo de Portugal:

*Alvaro Brilhante Laborinho.*

Pelo Governo da República Islâmica do Paquistão:

*S. N. Bakar.*

## Anexo

(1) Uma linha aérea designada pelo Governo da República Islâmica do Paquistão terá o direito de explorar os serviços aéreos, em ambos os sentidos, em cada

uma das rotas especificadas abaixo, e de fazer escalas regulares para fins comerciais em Portugal e outros territórios portugueses nos pontos especificados:

De	Para	Pontos intermédios	Pontos em Portugal ou território português	Pontos além
1 — Karachi . . . . .	Goa-Karachi . . . . .	Rota directa . . . . .	Goa . . . . .	Quaisquer pontos além, se for desejado.
2 — Karachi . . . . .	Lourenço Marques . . . . .	Bahrein-Adem-Nairobi . . . . .	Lourenço Marques . . . . .	Idem.
3 — Karachi . . . . .	Lisboa e além . . . . .	Pontos no Médio Oriente; pontos no Próximo Oriente; pontos na Europa.	Lisboa . . . . .	Quaisquer pontos no Reino Unido, Estados Unidos e ou Canadá, se for desejado.

(2) Uma linha aérea designada pelo Governo de Portugal terá o direito de explorar os serviços aéreos em ambos os sentidos em cada uma das rotas especificadas

abaixo e de fazer as escalas regulares para fins comerciais no Paquistão nos pontos especificados:

De	Para	Pontos intermédios	Pontos no Paquistão	Pontos além
1 — Goa . . . . .	Lisboa . . . . .	Kuwait-Bağorá-Beirute-Atenas-Roma.	Karachi . . . . .	Kuwait-Bağorá-Beirute-Atenas-Roma.
2 — Goa . . . . .	Karachi . . . . .	Damão e Diu (facultativos)	Karachi . . . . .	—
3 — Goa . . . . .	Lourenço Marques . . . . .	—	Karachi . . . . .	Adem-Mogadoxo-Nairobi-Lumbo.

(3) (A) Podem omitir-se, em quaisquer ou todos os voos, pontos em quaisquer das rotas especificadas, à escolha das linhas aéreas designadas.

(B) Se, em qualquer tempo, forem explorados, em quaisquer dos serviços aéreos especificados de uma Parte Contratante, voos regulares de modo a terminarem no território da outra Parte Contratante, e não como parte de um serviço aéreo que se estende para além de tal território, a última Parte Contratante terá o direito de

indicar o ponto terminal de tais voos regulares na rota especificada no seu território. A última Parte Contratante dará à outra Parte Contratante um aviso de pelo menos seis meses da sua decisão de indicar o ponto terminal de tais voos regulares.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 26 de Julho de 1958. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra.*