

JEFATURA DEL ESTADO

INSTRUMENTOS DE RATIFICACION del Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares entre España y el Brasil.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE
 JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL
 GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

Por cuanto el día 28 de noviembre de 1949 el Plenipotenciario de España firmó en Río de Janeiro, juntamente con el Plenipotenciario de la República de los Estados Unidos del Brasil, nombrado en buena y debida forma al efecto, un Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares entre España y el Brasil, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

El Gobierno español y el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, CONSIDERANDO:

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

Que este medio de transporte, por sus características esenciales que permiten rápidas comunicaciones, proporciona una mayor aproximación entre las Naciones;

Que es conveniente organizar en forma segura y ordenada servicios aéreos internacionales regulares, sin perjuicio de los intereses nacionales y regionales, con vistas al desarrollo de la cooperación internacional en el campo de los transportes aéreos;

Que es aspiración suya llegar a un Convenio general multilateral que rijan para todas las Naciones en materia de transporte aéreo internacional;

Que mientras no se celebre ese Convenio general multilateral que sean Partes ambos países, resulta necesario concluir un Convenio destinado a asegurar las comunicaciones aéreas regulares entre ambos territorios, de conformidad con los principios generalmente admitidos por los Acuerdos internacionales que haya suscrito cualquiera de las Partes contratantes;

RESOLVIERON firmar el presente Convenio, y a estos efectos nombraron sus Plenipotenciarios: El Jefe del Estado Español, al excelentísimo señor don José Rojas y Moreno, Conde de Casa Rojas, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de España en Río de Janeiro; el Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, al excelentísimo señor Doctor Raúl Fernandes, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores, y al excelentísimo señor Teniente General Armando Figueira Trompowski de Almeida, Ministro de Estado de Asuntos Aeronáuticos.

Los cuales, después de haber canjeado sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1.

Las Partes contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Convenio y su Anejo, a fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares descritos en el mismo (de ahora en adelante referidos como servicios acordados).

ARTÍCULO 2.

Constituye para ambas Partes contratantes un derecho fundamental y primordial la explotación del tráfico aéreo entre sus respectivos territorios.

ARTÍCULO 3.

A los fines de aplicación del presente Convenio y su Anejo:

a) La expresión «Autoridades aeronáuticas» significará en el caso de España el Ministerio del Aire y en el caso de los Estados Unidos del Brasil el Ministerio de Aeronáutica, o, en ambos casos, cualquier persona u organismo que esté autorizado para ejercer las funciones de aquéllos.

b) La expresión «empresa designada» significará cualquier empresa de transporte aéreo que una de las Partes contratantes hubiera escogido para explotar los servicios acordados, y a cuyo respecto hubiese cursado una comunicación por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, según lo dispuesto en el artículo cuatro del presente Convenio.

c) El concepto de «servicio aéreo internacional regular» es el de servicio internacional ejecutado por empresas designadas, con frecuencia uniforme y según horarios y rutas preestablecidos y aprobados por los Gobiernos interesados.

d) La expresión «capacidad» significará la carga comercial (pasaje, mercancía y correo) disponible de una aeronave entre puntos determinados de una ruta y durante un plazo de tiempo determinado.

ARTÍCULO 4.

1.ª Cualquiera de los servicios acordados podrá ser iniciado inmediatamente o en fecha posterior, a elección de la Par-

te contratante a la que se conceden los derechos, más no antes de que:

a) La Parte contratante a la que se conceden haya designado una empresa o empresas aéreas de su nacionalidad para la ruta o rutas especificadas.

b) La parte contratante que concede los derechos haya expedido la necesaria licencia de funcionamiento a la empresa o empresas aéreas en cuestión, lo que hará sin demora, de acuerdo con las disposiciones del párrafo segundo de este artículo y con las del artículo seis.

2.ª Las empresas designadas podrán ser obligadas a probar ante las Autoridades aeronáuticas de la Parte contratante que otorga los derechos que se encuentran en condiciones de satisfacer los requisitos exigidos por las Leyes y Reglamentos normalmente aplicados por dichas Autoridades al funcionamiento de empresas aéreas comerciales.

ARTÍCULO 5.

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

1.ª Todas las tasas que una de las Partes contratantes imponga o permita imponer a la empresa o empresas designadas por la otra Parte por el uso de aeropuertos u otras ayudas, no serán superiores a las satisfechas para utilizar tales aeropuertos o ayudas por aeronaves de su bandera dedicadas a servicios internacionales semejantes.

2.ª Los combustibles, aceites, lubricantes y repuestos introducidos en el territorio de una Parte contratante o colocados a bordo de aeronaves de la otra Parte en dicho territorio, ya directamente por una empresa designada, ya por cuenta de dicha empresa, para ser utilizados únicamente por sus aeronaves, gozarán del trato dado a las empresas nacionales en lo que respecta a derechos aduaneros, tasas de inspección u otros derechos o cargas nacionales.

3.ª Las aeronaves de una de las Partes contratantes utilizadas en la explotación de los servicios acordados y los combustibles, aceites lubricantes, repuestos, equipo normal y provisiones de a bordo, en tanto se encuentren en tales aeronaves, gozarán de exención de derechos aduaneros, tasas de inspección y derechos o tasas semejantes en el territorio de la otra Parte, aunque sean utilizados por las aeronaves en vuelo sobre dicho territorio.

4.ª Los combustibles, aceites lubricantes, repuestos, equipo normal y provisiones de a bordo mencionados en el párrafo precedente y que gocen de exención de derechos aduaneros, no podrán ser depositados en tierra sino con el consentimiento de las Autoridades aduaneras de la otra Parte contratante. Cuando no sean consumidos o utilizados deberán ser reexportados, quedando sometidos hasta su reexportación al control aduanero de dicha Parte, si bien permanecerán a la disposición del propietario o explotador de la aeronave.

ARTÍCULO 6.

a) Cada Parte contratante se reserva la facultad de negar o revocar una licencia de funcionamiento a una empresa designada por la otra Parte cuando no juzgue suficientemente probado, previo un período de consulta de sesenta (60) días, que una parte sustancial de la propiedad o el control efectivo de la referida empresa se hallen en manos de nacionales de la otra Parte, o en caso de inobservancia por dicha empresa de las Leyes y Reglamentos referidos en el artículo ocho o de las condiciones a tenor de las cuales son otorgadas los derechos de conformidad con este Convenio y su Anejo, así como en el caso de que las aeronaves dedicadas al tráfico no estén tripuladas por nacionales de la otra Parte, excepción hecha de los casos de adiestramiento del personal navegante.

b) Cuando una de las Partes contratantes desee hacer uso de la facultad prevista en el apartado anterior, sus Autoridades aeronáuticas notificarán inmediatamente a las de la otra Parte su decisión de suspender o revocar el ejercicio de los derechos concedidos a la empresa designada, especificando los hechos comprobados en que apoya la medida a adoptar, y, en

su caso, los principios o reglas de este Convenio y de su legislación interna que hayan sido infringidos.

ARTÍCULO 7.

Cada Parte contratante tendrá, avisando previamente a la otra Parte, el derecho de sustituir por otra u otras empresas nacionales la o las empresas respectivamente designadas para explotar los servicios acordados. La o las empresas nuevamente designadas tendrán los mismos derechos y obligaciones de la o las empresas sustituidas por ellas.

ARTÍCULO 8.

1.º Las Leyes y Reglamentos de cada Parte contratante relativos a la entrada y permanencia en su territorio, así como a la salida del mismo, de aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o referentes a la explotación, maniobra y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas designadas por la otra Parte.

2.º Las Leyes y Reglamentos que rijan en el territorio de cada Parte contratante en materia de entrada y permanencia, o de salida del mismo, de pasajeros, tripulaciones o mercancías transportados a bordo de aeronaves, especialmente las disposiciones relativas a policía, entrada, inmigración, emigración, pasaportes, despacho, aduanas, sanidad y régimen de divisas, se aplicarán a dichos pasajeros, tripulaciones y mercancías transportados en las aeronaves de la otra Parte.

ARTÍCULO 9.

Las infracciones a lo dispuesto por los Reglamentos de navegación aérea de cada Parte contratante que no constituyan delito y fueren cometidas en el territorio de la misma, serán comunicadas a las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Si la infracción revistiere carácter grave, la Parte perjudicada tendrá derecho a solicitar el cese en el servicio del empleado que resultare responsable.

ARTÍCULO 10.

Los certificados de navegabilidad, los de aptitud y las licencias concedidos o convalidados por una de las Partes contratantes y que se encuentren en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte, a efectos de la explotación de los servicios acordados. Las Partes contratantes se reservan, no obstante el derecho de no reconocer, por lo que respecta al vuelo sobre su territorio, los certificados y licencias concedidos a sus nacionales por la otra Parte o por cualquier otro Estado.

ARTÍCULO 11.

En el caso de que cualquiera de las Partes contratantes desee modificar los términos del Anejo al presente Convenio, podrá promover consulta entre las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes, que deberá iniciarse dentro del plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha de la respectiva notificación.

Cuando las Autoridades referidas acordaran modificar el Anejo, tales modificaciones entrarán en vigor después de ser confirmadas por un Canje de Notas diplomáticas.

ARTÍCULO 12.

Las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes resolverán de común acuerdo toda cuestión referente a la interpretación y aplicación de este Convenio y su Anejo. Cuando esto no fuese posible someterán el asunto a un Juez arbitral, organismo o entidad, a elección de las mismas Partes contratantes.

Las Partes contratantes se comprometen a conformarse con las medidas provisionales que pueda dictar dicho Arbitro en el curso de la sustanciación, así como a la decisión arbitral, considerándose ésta en todo caso definitiva.

ARTÍCULO 13.

Cuando una de las Partes contratantes tenga intención de denunciar el presente Convenio, deberá pedir una consulta a la otra Parte. Si no se llega a ningún acuerdo después de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la fecha en que se haya cursado dicha petición, la primera podrá notificar su denuncia a la otra Parte. La notificación se efectuará por vía diplomática y el Convenio caducará a los ciento veinte (120) días de su recibo por la otra Parte. No obstante, ésta podrá ser retirada de común acuerdo antes de expirar dicho plazo.

ARTÍCULO 14.

Caso de entrar en vigor una Convención multilateral sobre navegación aérea que hubiese sido ratificada por ambas Partes contratantes, el presente Convenio y su Anejo quedarán sujetos a las modificaciones derivadas de la referida Convención.

ARTÍCULO 15.

El presente Convenio sustituye cualesquiera licencias, privilegios y concesiones que pudieran existir al tiempo de su entrada en vigor, otorgados por cualquier título por una de las Partes contratantes en favor de empresas aeronáuticas de la otra Parte.

ARTÍCULO 16.

El presente Convenio, después de cumplidas las formalidades constitucionales de cada Estado contratante, entrará en vigor a partir del canje de Instrumentos de ratificación, acto que se celebrará en Madrid.

EN FE DE LO CUAL los Plenipotenciarios abajo signantes firman el presente Convenio y le imponen sus respectivos sellos.

HECHO en Río de Janeiro, a veintiocho de noviembre de mil novecientos cuarenta y nueve, en dos ejemplares en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

José Rojas y Moreno.

Raúl Fernandes.

Armando Trompowski.

ANEJO

al Convenio sobre transportes aéreos regulares entre España y Brasil

SECCIÓN I.

El Gobierno de los Estados Unidos del Brasil concede al Gobierno español el derecho de explotar por medio de una o más empresas, designadas por este último, los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro I anejo.

SECCIÓN II.

El Gobierno español concede al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, el derecho de explotar por medio de una o más empresas designadas por este último, los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro II anejo.

SECCIÓN III.

La empresa o empresas designadas por cada Parte contratante dentro de los términos del Convenio y del presente Anejo, gozarán en el territorio de la otra Parte, y para cada una de las rutas descritas en los Cuadros adjuntos, del derecho de sobrevuelo y de escala para fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo postal en los puntos enumerados en las rutas especificadas, bajo las condiciones reguladoras de la Sección IV.

SECCIÓN IV.

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

b) Deberá asegurarse a las empresas designadas por las dos Partes contratantes un tratamiento justo y equitativo para que puedan gozar de igual oportunidad en la explotación de los servicios acordados.

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

d) Los servicios acordados tendrán por objetivo principal ofrecer capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y aquel a que se destina el tráfico, siguiendo rutas razonablemente directas.

e) El derecho de una empresa designada por una Parte contratante de embarcar y desembarcar en los puntos y rutas especificados, tráfico internacional entre la otra Parte contratante y terceros países, será ejercido sólo con carácter complementario de las necesidades del tráfico entre cada uno de esos terceros países y el territorio de la Parte contratante que designó la empresa. En caso de objeción de alguno de esos terceros países, se celebrarán consultas a fin de aplicar estos principios al caso concreto.

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

SECCIÓN V.

Las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes celebrarán consultas a petición de una de ellas con el fin de determinar si los principios enunciados en la Sección IV anterior son observados por las empresas designadas, y en particular para evitar que el tráfico sea desviado en proporción injusta de cualquiera de dichas empresas.

SECCIÓN VI.

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

b) Las tarifas a cobrar por las empresas designadas entre puntos del territorio español y puntos del territorio brasileño mencionados en los Cuadros de rutas anejos, deberán someterse a la aprobación previa de las Autoridades aeronáuticas para que entren en vigor. La tarifa propuesta deberá ser presentada treinta días, como mínimo, antes de la fecha prevista para su vigencia, pudiendo ese periodo ser reducido en casos especiales, si así fuere acordado por las referidas Autoridades.

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

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

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

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

f) En caso de que las empresas designadas no pudieran llegar a un acuerdo sobre las tarifas a fijar, las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria. En último caso se procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio.

g) Las tarifas de los otros servicios internacionales que sirvan puntos entre las dos Partes contratantes, no podrán ser inferiores a las que sean cobradas por las empresas de estas últimas sobre las mismas rutas y entre sus respectivos territorios.

SECCIÓN VII.

a) La expedición de billetes y la documentación comercial de las aeronaves se sujetarán a las disposiciones vigentes en el país contratante en que se inicie el transporte. Estas disposiciones no tendrán en ningún caso carácter discriminatorio respecto a una u otra de las Partes contratantes y respecto a terceros países.

b) Las empresas designadas no podrán en el territorio de la otra Parte restringir el tráfico comercial a transportar, por razón del medio de pago determinado por las disposiciones a que se refiere el apartado anterior.

SECCIÓN VIII.

a) Cualesquiera modificaciones o prolongaciones de las rutas mencionadas en los Cuadros anejos, exceptuadas las que alterasen los puntos servidos en el territorio de la otra Parte contratante, no serán consideradas como alteración del Anejo. Las Autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a tal modificación, siempre que sean de ello notificadas sin demora las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte. En estos casos, los derechos comerciales entre escalas del territorio de la otra Parte contratante y el o los nuevos puntos no podrán ejercerse sin previa concesión de dicha Parte.

b) Si las Autoridades aeronáuticas de una Parte contratante, considerados los principios enunciados en la Sección IV del presente Anejo, juzgasen que los intereses de sus empresas aéreas nacionales pudieran resultar perjudicados por las empresas de la otra Parte, por estar ya asegurado el tráfico entre su propio territorio y la nueva escala en tercer país, se consultarán con las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

SECCIÓN IX.

a) Después de entrar en vigor el presente Convenio, las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes deberán comunicar una a otra, en cuanto sea posible, las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas a las respectivas empresas designadas para explotar los servicios acordados o parte de los mismos. Este intercambio de informaciones incluirá especialmente copia de las autorizaciones conce-

didas, acompañadas de eventuales modificaciones, así como de los respectivos anejos y de copias de los Estatutos vigentes de las respectivas empresas designadas.

b) Las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes se comunicarán ocho días antes de la efectiva puesta en explotación de sus servicios respectivos, las frecuencias y tipos de aparatos que serán utilizados.

SECCIÓN X.

Las capacidades a ofrecer inicialmente por las empresas designadas serán estipuladas en el Protocolo adicional al presente Convenio, y podrán alterarse, a partir de un año después de su entrada en vigor, por las empresas designadas de las Partes contratantes, observadas las condiciones de la Sección IV. En caso de alteración, la empresa interesada comunicará con treinta (30) días de anticipación a las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, para su aprobación, los nuevos horarios y tipos de aeronaves.

En cualquier tiempo después del comienzo de aplicación de las capacidades alteradas, si las estadísticas demostraran que la empresa que las introdujo actúa en desacuerdo con los principios referidos, en detrimento de la empresa designada por la otra Parte contratante, ésta podrá solicitar la consulta prevista en la Sección V del presente Anejo, a fin de corregir la situación así creada.

SECCIÓN XI.

Las Administraciones postales de ambas Partes contratantes se pondrán de acuerdo para el transporte postal por vía aérea, dentro del marco de las Uniones Postales de carácter internacional, o eventualmente según se establezca en los acuerdos bilaterales concertados entre cualquiera de las Partes contratantes y terceros Estados.

SECCIÓN XII.

Las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes convendrán los requisitos mínimos indispensables que mutuamente se ofrecen en los aeropuertos y en la ruta, en cuanto a las instalaciones y servicios para ayuda de la navegación aérea, incluyendo métodos de control, intercambio de informaciones, unidades de medida y lenguaje a emplear o claves para cifrado.

Estos requisitos y servicios serán acordados con arreglo a las posibilidades reales de cada Parte contratante, observándose en lo posible las normas internacionales universalmente admitidas.

SECCIÓN XIII.

Mientras subsista la exigencia de visado para la admisión de extranjeros en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes, las tripulaciones inscritas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves de los dos países, utilizadas en los servicios acordados, quedarán exentas del visado obligatorio. Deberán estar en posesión de un pasaporte válido a su nombre y de un documento de identidad expedido por la empresa designada a la cual presten sus servicios.

Para gozar de lo dispuesto en la presente Sección, el Comandante de la aeronave deberá presentar a las Autoridades competentes, en la primera escala en el territorio de la otra Parte contratante, el rol completo de la tripulación.

SECCIÓN XIV.

Cada empresa designada, salvo disposición contraria de las Autoridades aeronáuticas competentes, podrá mantener en los aeropuertos de la otra Parte contratante su propio personal técnico y administrativo. Los dos tercios, por lo menos, del personal deben ser de la nacionalidad del país en cuyo territorio se encuentren situados los aeropuertos. Cualquier duda o divergencia que se suscite sobre este punto será resuelta por las Autoridades aeronáuticas del país a que pertenecen los aeropuertos.

José Rojas y Moreno.

Raúl Fernandes.

Armando Trompowski.

CUADROS DE RUTAS

CUADRO I

RUTAS ESPAÑOLAS AL BRASIL Y A TRAVÉS DEL TERRITORIO BRASILEÑO

A) *Ruta española con destino al territorio brasileño:*

De España, vía Lisboa (escala facultativa), Villa Cisneros (o Isla de la Sal o Dakar), a Natal o Recife, Río de Janeiro, en ambos sentidos.

B) Rutas españolas a través del territorio brasileño:

1. De España, vía Lisboa (escala facultativa), Villa Cisneros (o Isla de la Sal o Dakar); Natal (escala facultativa), Belem de Pará, Caracas, en ambos sentidos, o con regreso por Bermudas-Azores, si así lo aconsejan las condiciones meteorológicas.
2. De España, vía Lisboa (escala facultativa), Villa Cisneros (o Isla de la Sal o Dakar), a Natal o Recife, Río de Janeiro y/o San Pablo, y de ahí a Montevideo, Buenos Aires y Santiago de Chile, en ambos sentidos, siguiendo rutas razonablemente directas.

CUADRO II**RUTAS BRASILEÑAS A ESPAÑA Y A TRAVÉS DEL TERRITORIO ESPAÑOL****A) Rutas brasileñas con destino al territorio español:**

De Brasil, vía Isla de la Sal o Dakar o Villa Cisneros, Casablanca y/o Lisboa y/o Madrid, en ambos sentidos.

B) Rutas brasileñas a través de territorio español:

De Brasil, siguiendo una de las rutas arriba descritas, a:

1. Zurich (o Ginebra o Basilea) y de ahí a:
 - a) Viena, Praga y más allá, en ambos sentidos.
 - b) Francfort del Maine o Berlín, Copenhague y/o Oslo y/o Estocolmo, en ambos sentidos.
2. París y de ahí a:
 - a) Londres y más allá, por una ruta razonablemente directa, en ambos sentidos.
 - b) Bruselas, Amsterdam, Berlín y más allá, por una ruta razonablemente directa, en ambos sentidos.
3. Roma y de ahí a:
 - a) Atenas, Estambul y/o Ankara, Beirut, un punto en Siria y más allá, por una ruta razonablemente directa, en ambos sentidos; o
 - b) El Cairo y más allá, por una ruta razonablemente directa, en ambos sentidos.

PROTOCOLO ADICIONAL**al «Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares entre España y Brasil»**

En el curso de las negociaciones que han concluido en fecha de hoy con la firma del «Convenio sobre Transportes Aéreos Regulares entre España y Brasil», se ha acordado, además, lo siguiente:

- 1.º Queda reconocida a cada una de las Partes contratantes, en especial atención a su situación geográfica a lo largo de la ruta que las une, la posibilidad de ejercer desde más allá

y para más allá de su respectivo territorio—previa determinación del itinerario— el transporte de pasajeros, carga y correo que especifica la Sección III del Anejo, con arreglo a los principios establecidos en la Sección IV del mismo Anejo.

En aplicación de ello, se concede a la empresa o empresas designadas por el Brasil, que participen en la explotación del tráfico entre Buenos Aires, Montevideo y/o Santiago de Chile, Asunción y Madrid, supuesta la conformidad de los Gobiernos interesados. En virtud de los principios de la Sección IV del Anejo, la oferta de capacidad por la o las empresas designadas brasileñas debiera respetar el tráfico de 3.ª y 4.ª libertad entre Madrid de una parte y Buenos Aires y Montevideo de la otra, dados los servicios aéreos españoles que actualmente existen entre esas capitales.

Análogo derecho se reconoce a la o las empresas designadas por España para participar en la explotación del tráfico entre Río de Janeiro y París, Londres, Zurich y Roma, con el respeto ya indicado al ejercicio de 3.ª y 4.ª libertad.

2.º Como punto de partida en la explotación de los servicios acordados se fijan las siguientes frecuencias:

- a) En la ruta B 1 del Cuadro II, una frecuencia decenal con avión DC-6, Constellation, o análogo.
- b) En la ruta B 2 del Cuadro II, una frecuencia decenal con avión DC-6, Constellation, o análogo.
- c) En la ruta C 3 del Cuadro II, una frecuencia decenal con avión DC-6, Constellation, o análogo.

NOTA: Las rutas anteriores podrán explotarse, facultativamente, a base de tres (3) frecuencias decenales o de dos (2) semanales, restringidas éstas a las indicadas en b) y c).

d) En la ruta B 1 del Cuadro I, una frecuencia semanal con avión DC-4, o análogo.

e) En la ruta B 2 del Cuadro I, una frecuencia semanal con avión DC-4, o análogo.

3.º Las capacidades inicialmente fijadas podrán ser alteradas de conformidad con las Secciones IV y X del Anejo en particular, respetando el carácter complementario del tráfico de quinta libertad y tomando en consideración el tráfico regional de las empresas designadas de la otra Parte.

4.º El saldo total de la recaudación que las empresas designadas de una de las Partes contratantes tenga en moneda de la otra, con relación a la recaudación de esta última en moneda de la primera, deducidos los gastos en dichas monedas para mantenimiento y operación de las empresas, será transferido mediante la fórmula económica que se acuerde.

5.º La ejecución del Convenio, en lo que se refiere al ejercicio de los derechos comerciales, queda dependiendo de la conclusión de la fórmula económica.

Río de Janeiro a veintiocho de noviembre de mil novecientos cuarenta y nueve.

José Rojas y Moreno.

Raúl Fernandes.

Armando Trompowski

POR TANTO, habiendo visto y examinado los dieciséis artículos que integran dicho Convenio, así como su Anejo, Cuadros de Rutas y Protocolo Adicional, oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, MANDO expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a veinte de febrero de mil novecientos cincuenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
ALBERTO MARTÍN ARTAJO

Las ratificaciones fueron canjeadas en Madrid el día 22 de febrero de 1954.