

COLEÇÃO DE ATOS INTERNACIONAIS

N.º 329

# BRASIL - ESPANHA

ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES  
*SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES*

---

ACÓRDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES  
ENTRE O BRASIL E A ESPANHA

PREÂMBULO

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno da Espanha, considerando:

Que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial são de importância cada vez mais relevante;

Que êsse meio de transporte, pelas suas características essenciais, permitindo ligações rápidas, proporciona melhor aproximação entre as Nações;

Que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interesses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

Que é sua aspiração chegar a um convênio geral multilateral que venha a reger tôdas as Nações em matéria de transporte aéreo internacional;

Que, enquanto não fôr celebrado êsse convênio geral multilateral, de que ambos sejam partes, torna-se necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois Países, de conformidade com os princípios geralmente admitidos pelos convênios internacionais que haja subscrito qualquer das Partes Contratantes;

Resolveram assinar o presente Acôrdo e, para êsse fim, nomearam seus Plenipotenciários: o Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Sua Excelência o Senhor Doutor Raul Fernandes, Ministro de Estado das Relações Exteriores e Sua Excelência o Tenente-Brigadeiro Armando Figueira Trompowski de Almeida, Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica; e o Chefe de Estado Espanhol, Sua Excelência o Senhor José Rojas y Moreno, Conde de Casa Rojas, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário da Espanha no Rio de Janeiro;

Os quais, depois de haverem trocado seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram nos artigos seguintes:

ARTIGO 1.º

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no presente Acôrdo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares nêles descritos e doravante referidos como "serviços convencionados".

ARTIGO 2.º

A exploração do tráfico aéreo entre os seus respectivos territórios constitui, para as duas Partes Contratantes, um direito fundamental e primordial.

ARTIGO 3.º

Para o fim de aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo:

a) A expressão "Autoridades Aeronáuticas" significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministério da Aeronáutica, e, no caso da Espanha, o Ministério do Ar, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções pelos mesmos exercidas;

b) A expressão "empresa designada" significará qualquer empresa de transporte aéreo que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito houver sido feita uma comunicação, por escrito, às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte, segundo o disposto no artigo IV do presente Acôrdo;

c) O conceito de "serviço aéreo internacional regular" é o de serviço internacional executado por empresas designadas, com frequência uniforme e segundo horários e rotas preestabelecidos e aprovados pelos Governos interessados;

d) A expressão "capacidade" significará a carga comercial (passageiro, correio e carga) de uma aeronave, disponível entre pontos determinados de uma rota e durante um período de tempo determinado.

ARTIGO 4.º

1.º Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data posterior, a critério das Partes Contratantes à qual os direitos são concedidos, mas não antes que:

a) A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma empresa ou empresas aéreas de sua nacionalidade para a rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante, que concede os direitos, tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do § 2.º deste artigo e as do artigo 6.º.

2.º As empresas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos, normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de empresas aéreas comerciais.

#### ARTIGO 5.º

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1.º Todas as taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita sejam impostas à empresa ou empresas designadas pela outra Parte para o uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2.º Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território, quer diretamente por uma empresa designada, quer por conta de tal empresa, e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção ou outros direitos e encargos nacionais.

3.º As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os combustíveis, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves em vôo naquele território.

4.º Os combustíveis, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo mencionados no item anterior e que gozem de isenção de direitos aduaneiros não poderão ser

depositados em terra senão com o consentimento das autoridades aduaneiras da outra Parte Contratante. Caso não sejam consumidos ou utilizados, deverão ser reexportados, ficando submetidos, até sua reexportação, ao controle aduaneiro da dita Parte, embora permaneçam à disposição do proprietário ou explorador da aeronave.

ARTIGO 6.º

a) Cada Parte Contratante reserva-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma empresa designada pela outra Parte, ou de revogar tal licença, quando não julgarem suficientemente provado, mediante um período prévio de consulta de sessenta (60) dias, que uma parte substancial da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estejam em mãos de nacionais da outra Parte, ou em caso de inobservância, por essa empresa, das leis e regulamentos referidos no art. 8.º, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acôrdo e seu Anexo, ou, ainda, quando as aeronaves postas em tráfego não estejam tripuladas por naturais da outra Parte, excetuado os casos de adestramento de pessoal navegante.

b) Quando uma das Partes Contratantes desejar usar da faculdade prevista no item anterior, suas Autoridades Aeronáuticas notificarão imediatamente à da outra Parte sua decisão de suspender ou revogar o exercício dos direitos concedidos à empresa designada, especificando os fatos comprovados em que apoia a medida a adotar e, eventualmente, os princípios ou regras deste Acôrdo e de sua legislação interna, que hajam sido infringidos.

ARTIGO 7.º

Cada Parte Contratante terá, notificando previamente a outra Parte, o direito de substituir por outra ou outras empresas nacionais, a ou as empresas respectivamente designadas para explorar os serviços convenionados. A ou as novas empresas designadas terão os mesmos direitos e obrigações da ou das empresas que substituírem.

ARTIGO 8.º

1.º As leis e regulamentos de uma Parte Contratante referentes à entrada, permanência, no seu território, assim como à saída do mesmo, de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativas a exploração, manobra e navegação das ditas

aeronaves, enquanto nos limites do mesmo território, aplicar-se-ão às aeronaves da empresa ou empresas designadas pela outra Parte.

2.º As leis e regulamentos em vigor no território de cada Parte Contratante, que digam respeito a entrada, permanência ou saída do mesmo, dos passageiros, tripulações ou mercadorias transportadas a bordo de aeronaves, e, de modo especial, os regulamentos relativos a polícia, entrada, imigração, passaportes, emigração, despacho, alfândega, saúde e regime de divisas, aplicar-se-ão a ditos passageiros, tripulações e mercadorias, transportados nas aeronaves da outra Parte.

#### ARTIGO 9.º

As infrações ao disposto nos regulamentos de aeronavegação de cada Parte Contratante, que não constituam delito e forem cometidas no território da mesma, serão comunicadas às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte. Se a infração tiver caráter grave, a parte prejudicada terá o direito de solicitar o afastamento do empregado responsável.

#### ARTIGO 10

Os certificados de aeronavegabilidade, as cartas de habilitação e as licenças concedidos ou declarados válidos por uma das Partes Contratantes, que se encontrem em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos da exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes se reservam o direito, não obstante, de não reconhecer, no que respeita ao vôo sobre o seu território, as cartas e licenças concedidas a seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

#### ARTIGO 11

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acôrdo, poderá promover consulta entre as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes, devendo tal consulta ser iniciada dentro do prazo de sessenta (60) dias, a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas Autoridades acordarem em modificar o Anexo tais modificações entrarão em vigor depois de serem confirmadas por uma troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 12

As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes resolverão, de comum acôrdo, tôda questão referente à interpretação e aplicação dêste Acôrdo, e de seu Anexo. Quando isto não fôr possível, submeterão o assunto a um Juízo Arbitral, órgão ou entidade, à escolha das mesmas Partes Contratantes.

As Partes Contratantes comprometem-se a conformar-se com as medidas provisórias que possam ser tomadas por êsse Juízo Arbitral no curso do litígio, assim como com a decisão arbitral, considerando esta em todo caso definitiva.

ARTIGO 13

Quando uma das Partes Contratantes tiver intenção de denunciar o presente Acôrdo deverá consultar a outra Parte. Se não chegarem a nenhum acôrdo dentro de um prazo de sessenta (60) dias, a contar da data da comunicação, a primeira poderá notificar sua denúncia à outra Parte. A notificação será efetuada por via diplomática e o Acôrdo deixará de vigorar cento e vinte (120) dias depois de seu recebimento pela outra Parte. Sem embargo, a notificação poderá ser retirada de comum acôrdo, antes de expirado o referido prazo.

ARTIGO 14

Ao entrar em vigor uma convenção multilateral sôbre navegação aérea, que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes, o presente Acôrdo e seu Anexo ficarão sujeitos às modificações decorrentes da referida convenção.

ARTIGO 15

O presente Acôrdo substitui quaisquer licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da sua entrada em vigor, outorgado a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de emprêsas de transporte aéreo da outra Parte Contratante.

ARTIGO 16

O presente Acôrdo, depois de cumpridas as formalidades constitucionais de cada Estado Contratante, entrará em vigor a partir

da troca dos instrumentos de ratificação, ato que será realizado em Madrid.

Em fé do que os Plenipotenciários, abaixo assinados, assinam o presente Acôrdo e lhe apõem os respectivos selos.

Feito no Rio de Janeiro, aos vinte e oito dias do mês de novembro de mil novecentos e quarenta e nove, em dois exemplares, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

- a) *Raul Fernandes.*
  - a) *Armando Figueira Trompowski de Almeida.*
  - a) *José Rojas y Moreno.*
-

**ANEXO AO ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS  
REGULARES ENTRE O BRASIL E A ESPANHA**

**SECÇÃO I**

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil concede ao Govêrno da Espanha o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I anexo.

**SECÇÃO II**

O Govêrno da Espanha concede ao Govêrno dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

**SECÇÃO III**

A emprêsa ou emprêsas designadas pelas Partes Contratantes, nos têrmos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional, bem como do direito de embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, carga e malas postais, nos pontos enumerados nas rotas especificadas, sob as condições reguladoras da Secção IV.

**SECÇÃO IV**

a) A capacidade de transporte oferecida pelas emprêsas designadas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfico.

b) Um tratamento justo e equitativo deverá ser assegurado às emprêsas designadas das duas Partes Contratantes, para que

possam gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

c) As empresas designadas pelas Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou secções comuns duma rota, os seus interesses mútuos, a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convencionados terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura do tráfico entre o País a que pertence a empresa e o País a que se destina o tráfico, segundo rotas razoavelmente diretas.

e) O direito de uma empresa designada por uma Parte Contratante de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional entre a outra Parte e terceiros países, será exercido somente em caráter complementar às necessidades do tráfico, entre cada um desses terceiros países e o território da Parte Contratante que haja designado a empresa. Em caso de objeção de algum desses terceiros países, celebrar-se-ão consultas, a fim de aplicar-se esses princípios ao caso concreto.

A capacidade de transporte oferecida deverá guardar relação com as necessidades da zona pela qual passa a linha aérea, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

#### SECÇÃO V

As Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas, a fim de verificar se os princípios enunciados na Secção IV supra estão sendo observados pelas empresas designadas e, em particular, para evitar que o tráfico seja desviado em proporção injusta de qualquer das referidas empresas.

#### SECÇÃO VI

a) As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, tomados em consideração todos os fatores relevantes e, em particular, o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e as características de cada serviço, tais como velocidade e conforto.

b) As tarifas a cobrar pelas empresas designadas, entre pontos no território espanhol e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros de rotas anexos, deverão ser submetidas à aprovação prévia das Autoridades Aeronáuticas, para que entrem em vigor.

A tarifa proposta deverá ser apresentada trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo esse prazo ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas Autoridades.

c) As tarifas a cobrar pelas empresas designadas por uma das Partes Contratantes, quando servirem pontos compreendidos em rotas comuns entre o território da outra Parte e terceiros países, não serão inferiores às cobradas nesses setores da rota pelas empresas da outra Parte e desses terceiros países.

Para os setores das rotas especificadas nos Quadros deste Anexo, que compreendam pontos situados dentro dos territórios de cada uma das Partes Contratantes e terceiros países, pontos que não estejam situados sobre rotas comuns, as tarifas a aplicar serão submetidas à aprovação prévia das Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante em cujo território se encontrem situados esses pontos, de acordo com as normas estabelecidas no inciso anterior.

d) Com o conhecimento das respectivas Autoridades Aeronáuticas, as empresas designadas das Partes Contratantes entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas seções comuns de suas linhas, após, consulta, se fôr caso disso, às empresas aéreas de terceiros Países que explorem os mesmos percursos no todo ou em parte.

e) As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I. A. T. A.) serão tomadas em consideração para fixação das tarifas.

f) No caso de não poderem as empresas designadas chegar a acordo sobre as tarifas a fixar, as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória. Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no art. 12 do Acordo.

g) As tarifas de outros serviços internacionais, que sirvam pontos entre as duas Partes Contratantes, não poderão ser inferiores às que as empresas destas últimas cobrarem sobre as mesmas rotas e entre os respectivos territórios.

#### SECÇÃO VII

a) A expedição de bilhetes e a documentação comercial das aeronaves estarão sujeitas às disposições vigentes no País Contratante em que se inicie o transporte. Estas disposições não terão, em nenhum caso, caráter discriminatório, com relação a uma ou outra das Partes Contratantes, nem com relação a terceiros países.

b) As empresas designadas não poderão, no território da outra Parte Contratante, restringir o tráfico comercial a transportar, por motivo da forma de pagamento determinada pelas disposições a que se refere o parágrafo anterior.

#### SECÇÃO VIII

a) Quaisquer modificações ou prolongamentos das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexo, excetuadas às que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como alteração do Anexo. As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que, sejam disto notificadas, sem demora, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte. Nestes casos os direitos comerciais entre escalas do território da outra Parte Contratante e o ou os novos pontos não poderão ser exercidos sem a prévia concessão dessa Parte.

b) Se as Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes, considerados os princípios enunciados na Secção IV do presente Anexo, julgarem que os interesses de suas empresas aéreas nacionais possam ser prejudicadas pelas empresas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro País, promoverão consultas com as Autoridades Aeronáuticas desta Parte, a fim de que possam chegar a um acôrdo satisfatório.

#### SECÇÃO IX

a) Depois de entrar em vigor o presente Acôrdo, as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas empresas designadas para explorar os serviços convencionados ou parte dos referidos serviços. Essa troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos, e de cópias dos estatutos em vigor das respectivas empresas designadas.

b) As Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes comunicar-se-ão com pelo menos oito (8) dias de antecedência o estabelecimento efetivo de seus respectivos serviços, as frequências e tipos de aeronaves que serão utilizados.

#### SECÇÃO X

As capacidades a oferecer inicialmente pelas empresas designadas serão estipuladas no Protocolo adicional a este Acôrdo e poderão ser alteradas a partir de um ano depois de sua entrada em vigor, pelas empresas designadas pelas Partes Contratantes, observadas as condições da Secção IV.

Em caso de alteração, a empresa interessada comunicará, com trinta (30) dias de antecedência, às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, para sua aprovação, os novos horários e tipos de aeronaves.

Em qualquer tempo, após o comêço de aplicação das capacidades alteradas, se as estatísticas demonstrarem que a empresa que as introduziu age em desacôrdo com os princípios referidos, em detrimento da empresa designada da outra Parte Contratante, esta poderá solicitar a consulta prevista na Seção V do presente Anexo, a fim de corrigir a situação assim criada.

#### SECÇÃO XI

As administrações postais de ambas Partes Contratantes por-se-ão de acôrdo para o transporte postal, por via aérea, dentro do estabelecido pelas Uniões Postais de caráter internacional, ou, eventualmente, segundo seja disposto em acordos bilaterais celebrados entre qualquer das Partes Contratantes e terceiros Estados.

#### SECÇÃO XII

As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes acertarão os requisitos mínimos indispensáveis que mutuamente se oferecem nos aeroportos e nas rotas, bem como as instalações e serviços para ajuda da navegação aérea, inclusive métodos de contrôle, intercâmbio de informações, unidades de medida e idioma a usar, ou chaves para código.

Estes requisitos e serviços serão acordados, tendo em vista as possibilidades reais de cada Parte Contratante, observando-se, tanto quanto possível, as normas internacionais universalmente admitidas.

#### SECÇÃO XIII

Enquanto subsistirem as exigências de visto para admissão de estrangeiros no território de qualquer das Partes Contratantes,

as tripulações constantes do manifesto de bordo das aeronaves das duas Partes empregadas nos serviços convencionados, estarão isentas do visto obrigatório; deverão estar de posse de um passaporte válido em seu nome e de um documento de identidade expedido pela empresa designada à qual prestem seus serviços.

Para gozar do disposto na presente Secção, o comandante da aeronave deverá apresentar às Autoridades competentes, na primeira escala no território da outra Parte Contratante, o rol completo da tripulação.

#### SECÇÃO XIV

Cada empresa designada, salvo disposição em contrário das Autoridades Aeronáuticas competentes, poderá manter nos aeroportos da outra Parte Contratante seu próprio pessoal técnico e administrativo. Dois terços (2/3), pelo menos, do pessoal, devem ser da nacionalidade do País em cujo território se encontrem localizados os aeroportos. Qualquer dúvida ou divergência suscitada sobre esse ponto será resolvida pelas Autoridades Aeronáuticas do País a que pertençam os aeroportos.

- a) *Raul Fernandes.*
- a) *Armando Figueira Trompowski de Almeida.*
- ) *José Rojas y Moreno.*

## QUADROS DE ROTAS

### QUADRO I

#### ROTAS ESPANHOLAS PARA O BRASIL E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

A) *Rotas espanholas com destino ao território brasileiro:*

Da Espanha, via Lisboa (escala facultativa), Vila Cisneiros (ou Ilha do Sal ou Dacar), Natal ou Recife, Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.

B) *Rotas espanholas através do território brasileiro:*

1. Da Espanha, via Lisboa (escala facultativa), Vila Cisneiros (ou Ilha do Sal ou Dacar), Natal (escala facultativa), Belém do Pará, Caracas, em ambos os sentidos ou com regresso por Bermudas-Açores, se as condições atmosféricas tornarem aconselhável esse trajeto.

2. Da Espanha, via Lisboa (escala facultativa), Vila Cisneiros (ou Ilha do Sal ou Dacar), Natal ou Recife, Rio de Janeiro e/ou São Paulo, Montevideu, Buenos Aires e Santiago do Chile, em ambos os sentidos, segundo rotas razoavelmente diretas.

### QUADRO II

#### ROTAS BRASILEIRAS PARA A ESPANHA E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO ESPANHOL

A) *Rotas brasileiras com destino ao território espanhol:*

1. Do Brasil, via Ilha do Sal (ou Dacar, ou Vila Cisneiros), Casablanca, e/ou Lisboa, e/ou Madrid, em ambos os sentidos.

---

B) *Rotas brasileiras através do território espanhol:*

Do Brasil, seguindo uma das rotas acima discriminadas, para:

1. Zurique (ou Genebra ou Basileia) e daí para:
  - a) Viena, Praga e além, em ambos os sentidos.
  - b) Frankfurt s/o Meno, ou Berlim, Copenhague e/ou Oslo e/ou Estocolmo, em ambos os sentidos.
2. Paris e daí para:
  - a) Londres e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.
  - b) Bruxelas, Amsterdam, Berlim e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.
3. Roma e daí para:
  - a) Atenas, Istambul e/ou Ancara, Beirute, um ponto na Síria e além, segundo rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.
  - b) Cairo e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.

**PROTOCOLO ADICIONAL AO ACÓRDO  
SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS REGULARES ENTRE  
O BRASIL E A ESPANHA**

No curso das negociações concluídas na data de hoje, com a assinatura do acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares entre o Brasil e a Espanha, ficou estabelecido o seguinte:

1.º E' reconhecida a cada uma das Partes Contratantes, em especial atenção à sua situação geográfica ao longo da rota que as une, a possibilidade de exercer, desde aquém e para além de seu respectivo território, subordinada à prévia determinação de itinerário, o transporte de passageiros, carga e correio, que especifica a Secção III do Anexo, de conformidade com os princípios estabelecidos na Secção IV do mesmo Anexo.

Em consequência, fica concedido à ou às empresas designadas pelo Brasil o direito de participarem da exploração do tráfico entre Buenos Aires-Montevideu e ou Santiago do Chile-Assunção, e Madrid, mediante a concordância dos Governos interessados. Em virtude dos princípios da Secção IV do Anexo, a oferta da capacidade pela empresa ou empresas designadas pelo Brasil deverá respeitar o tráfico de 3.ª e 4.ª liberdades entre Madrid, de um lado, e Buenos Aires e Montevideu, do outro, dados os serviços aéreos espanhóis que atualmente existem entre essas capitais.

Direito análogo fica reconhecido à ou às empresas designadas pela Espanha de participar da exploração do tráfico entre Rio de Janeiro e Paris, Londres, Zurich e Roma, mediante igual observância do exercício da 3.ª e 4.ª liberdades.

2.º Como ponto de partida para a exploração dos serviços convencionados, são fixadas as seguintes frequências:

- a) Na rota B-1 do Quadro II, uma frequência decendial com aeronave DC-6, "Constellation" ou análoga.
- b) Na rota B-2 do Quadro II, uma frequência decendial com aeronave DC-6, "Constellation" ou análoga.
- c) Na rota B-3 do Quadro II, uma frequência decendial com aeronave DC-6, "Constellation" ou análoga.

Nota — As rotas acima poderão ser exploradas, facultativamente, na base de três (3) frequências decendiais ou de duas (2) semanais, restringidas estas às indicadas em "b" e "c".

d) Na rota B-1 do Quadro I, uma freqüência semanal com aeronave DC-4 ou análoga.

e) Na rota B-2 do Quadro I, uma freqüência semanal com aeronave DC-4 ou análoga.

3.º As capacidades inicialmente fixadas poderão ser alteradas de conformidade com as Secções IV e X do Anexo, em particular, respeitado o caráter complementar do tráfico de 5.ª liberdade, sendo tomado em consideração o tráfico regional das empresas designadas pela outra Parte.

4.º O saldo total da arrecadação que as empresas designadas por uma das Partes Contratantes tenham em moeda da outra, com relação à arrecadação desta última, em moeda da primeira, deduzidas as despesas nas referidas moedas para manutenção e operações das empresas, será transferido mediante a fórmula econômica que se convencionar.

5.º A execução do Acôrdo, no que se refere ao exercício dos direitos comerciais, fica dependendo da conclusão da fórmula econômica.

Rio de Janeiro, aos vinte e oito dias do mês de novembro de mil novecentos e quarenta e nove.

a) *Raul Fernandes.*

a) *Armando Figueira Trompowski de Almeida.*

a) *José Rojas y Moreno.*