

posto nesta lei se, no prazo de cento e oitenta dias, a partir da data da sua entrada em vigor, requererem o pagamento das imposições devidas pela sua importação, nos termos do artigo anterior.

ARTIGO 4.º

Sem prejuízo do disposto no artigo 10.º, os veículos apreendidos pela Polícia Judiciária, pela Polícia de Segurança Pública, pela Guarda Nacional Republicana, pela Guarda Fiscal, pelos serviços alfandegários ou por quaisquer outras entidades públicas deverão ser imediatamente entregues a quem seja titular ou requerente do respectivo processo na alfândega, sem prejuízo da integral observância das formalidades legais que condicionam a sua importação e circulação.

ARTIGO 5.º

1 — Todos os processos, ainda em instrução preparatória, ou em que já tenha sido deduzida acusação, lavrado despacho de pronúncia ou equivalente, ou proferida decisão sem trânsito em julgado, ficarão suspensos pelo prazo de cento e oitenta dias e só prosseguirão se, decorrido este prazo, não se mostrar provado nos autos que se encontram pagos os respectivos direitos e demais imposições legais, ou que tal pagamento ou pedido de isenção foram requeridos no respectivo processo alfandegário. Os processos serão definitivamente arquivados logo que neles se prove o pagamento dos mesmos direitos e imposições ou prosseguirão, sob informação da alfândega de que esse pagamento não foi efectuado no respectivo prazo, por facto que só possa ser imputado ao requerente.

2 — O atraso no processo alfandegário ou a falta de formulação do pedido de legalização perante as alfândegas que sejam devidos à falta de deferimento do pedido do BRI não são imputáveis a culpa do requerente, desde que o BRI tenha sido requerido até 10 de Outubro de 1980.

ARTIGO 6.º

1 — Para os fins previstos nos artigos 15.º, 16.º e 17.º e respectivos números do Decreto-Lei n.º 455/80, de 9 de Outubro, poderão passar-se, a pedido dos interessados, das alfândegas, ou sob promoção do Ministério Público, certidões de informações ou declarações da Interpol ou de qualquer outra entidade competente, nacional ou estrangeira, e que se encontrem em processos pendentes na Polícia Judiciária, nos tribunais, nas alfândegas ou ainda em quaisquer outros organismos públicos, e donde constem elementos úteis ao esclarecimento da identidade do proprietário do veículo, da data da entrada da viatura em Portugal ou quaisquer outros com interesse para a sua legalização.

2 — As certidões referidas no número anterior serão passadas com carácter de urgência, e sem qualquer dispêndio, quando se destinem a instruir e ser juntas ao processo de legalização dos veículos a que digam respeito.

3 — Para os fins previstos no n.º 1 deste artigo, os documentos falsificados, apenas parcialmente, não deixarão de fazer prova, à falta de outra, em relação

aos elementos verdadeiros que deles constem, sem prejuízo da sua ulterior inutilização.

ARTIGO 7.º

São amnistiadas simultaneamente todas as transgressões conexas com os crimes previstos no artigo 1.º, desde que, em relação a estes crimes, se mostre cumprida a condição expressa no n.º 1 do artigo 2.º

ARTIGO 8.º

Os veículos a que se aplica a presente lei, incluindo todos os que se encontrem submetidos a despacho, mas ainda não desembaraçados da acção fiscal, não pagarão qualquer taxa de estada.

ARTIGO 9.º

1 — As penas aplicadas por decisão com trânsito em julgado pela prática de crimes que, se ainda não tivessem sido definitivamente julgados, estariam abrangidos pela presente amnistia, são perdoadas, se ainda não cumpridas, ou na parte em que não o houverem sido.

2 — O perdão previsto no número anterior fica sujeito às condições de legalização da importação dos correspondentes veículos exigidas na presente lei para aplicação da amnistia.

ARTIGO 10.º

A amnistia e o perdão previstos na presente lei só são aplicáveis até ao máximo da importação de três carros por agente.

ARTIGO 11.º

A presente lei entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Aprovada em 30 de Junho de 1981.

O Presidente da Assembleia da República, *Leonardo Eugénio Ramos Ribeiro de Almeida*.

Promulgada em 4 de Agosto de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, **ANTÓNIO RAMALHO EANES**. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Lei n.º 32/81

de 25 de Agosto

Aprova o Acordo de Transporte Aéreo entre Portugal e a República Popular de Angola

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea j) do artigo 164.º e do n.º 2 do artigo 169.º da Constituição, o seguinte:

ARTIGO ÚNICO

É aprovado o Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Angola, assinado em Luanda em 4 de Agosto

de 1977, cujo texto, nas versões portuguesa e inglesa, acompanha a presente lei.

Aprovada em 12 de Junho de 1981.

O Presidente da Assembleia da República, *Leonardo Eugénio Ramos Ribeiro de Almeida*.

Promulgada em 4 de Agosto de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, *ANTÓNIO RAMALHO EANES*. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Angola.

O Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Angola, daqui em diante designados por «Partes Contratantes»:

Desejando desenvolver, de forma segura e ordenada, serviços regulares de transporte aéreo entre os seus respectivos territórios e prosseguir no desenvolvimento da cooperação internacional no domínio do transporte aéreo;

Considerando a conveniência de aplicar aos serviços acima mencionados os princípios e as disposições da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

acordam no seguinte:

ARTIGO 1.º

(Definições)

Para os efeitos do presente Acordo e seu Anexo, salvo se o texto o indicar de outro modo:

- a) A expressão «Autoridades Aeronáuticas» significa, relativamente a Portugal, o Ministério dos Transportes e Comunicações, Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, e, relativamente à República Popular de Angola, a Secretaria de Estado das Comunicações ou, em ambos os casos, a pessoa ou organismo autorizado a exercer as funções actualmente da competência das ditas autoridades;
- b) A expressão «Convenção» significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, e inclui todos os Anexos adoptados nos termos do artigo 90.º desta Convenção e todas as emendas aos anexos ou à Convenção na medida em que esses Anexos e emendas tenham sido adoptados pelas duas Partes Contratantes;
- c) A expressão «território», quando referida a um Estado, significa as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes sobre as quais o dito Estado exerce a sua soberania;
- d) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aé-

reo» e «escala não comercial» correspondem às definições que lhes são dadas, respectivamente, nos parágrafos a), b), c) e d) do artigo 96.º da Convenção;

- e) A expressão «empresa designada» significa a empresa de transporte aéreo que as Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante tenham designado, nos termos do artigo 3.º do presente Acordo, para a exploração dos serviços aéreos internacionais acordados nas rotas especificadas no Anexo ao presente Acordo, e que as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante tenham autorizado nos termos do mesmo artigo 3.º
- f) A expressão «Anexo» significa o Anexo ao presente acordo, incluindo as alterações que nele tenham sido introduzidas em conformidade com as disposições do artigo 18.º do presente Acordo.

ARTIGO 2.º

(Concessão de direitos)

1 — Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo com vista à exploração de serviços aéreos regulares internacionais nas rotas indicadas no Anexo ao presente Acordo; esses serviços e rotas são designados daqui em diante por «serviços acordados» e «rotas especificadas».

2 — A empresa designada por cada uma das Partes Contratantes gozará, na exploração dos serviços acordados numa rota especificada, dos direitos seguintes:

- a) Sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte Contratante;
- b) Aterrar no dito território para fins não comerciais;
- c) Embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio nas condições estabelecidas no presente Acordo e seu Anexo.

3 — As disposições do presente artigo não deverão considerar-se como outorgando à empresa designada de uma Parte Contratante o direito de embarcar passageiros, carga e correio para os transportar entre pontos situados no território da outra Parte Contratante contra remuneração ou em regime de contrato de fretamento (cabotagem).

4 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de especificar o itinerário a seguir sobre o seu território, assim como os aeroportos a serem utilizados pela empresa designada da outra Parte Contratante.

ARTIGO 3.º

(Designação das empresas)

1 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo para a exploração dos serviços acordados nas rotas

especificadas; a notificação desta designação será feita por escrito pelas Autoridades Aeronáuticas da Parte Contratante que designa a empresa às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante.

2 — Uma vez recebida esta notificação, a outra Parte Contratante deverá, sob reserva das disposições dos parágrafos 3 e 4 do presente artigo, conceder sem demora, à empresa designada, a competente autorização de exploração.

3 — As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que a empresa designada pela outra Parte Contratante demonstre estar em condições de satisfazer as exigências prescritas nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais, em conformidade com as disposições da Convenção.

4 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de não conceder a autorização de exploração prevista no parágrafo 2 do presente artigo ou de a sujeitar às condições que julgar necessárias para o exercício, pela empresa designada, dos direitos especificados no artigo 2.º, sempre que a dita Parte Contratante tenha razões para crer que uma parte substancial da propriedade e o controle efectivo desta empresa não pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus.

5 — A empresa de transporte aéreo assim designada poderá a qualquer momento iniciar os serviços acordados desde que tenham sido aprovados os horários e as tarifas relativos a estes serviços, de harmonia com as disposições dos artigos 8.º e 11.º do presente Acordo.

ARTIGO 4.º

(Revogação da autorização, suspensão de direitos e imposição de condições)

1 — Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar a autorização de exploração ou de suspender o exercício, pela empresa designada da outra Parte Contratante, dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo ou ainda de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias, sempre que:

- a) Não tenha sido demonstrado que uma parte substancial da propriedade e o controle efectivo da empresa pertençam à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus; ou
- b) A empresa deixar de cumprir as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou
- c) A empresa não observar na exploração dos serviços acordados as condições prescritas no presente Acordo.

2 — Salvo se a revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente artigo forem necessárias para evitar novas infracções às leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Neste caso, a consulta terá início no prazo de trinta dias a contar da data do pedido para a sua realização.

ARTIGO 5.º

(Leis e regulamentos)

1 — As leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada, permanência e saída do seu território das aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais ou relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território aplicam-se às aeronaves da empresa designada pela outra Parte Contratante.

2 — As tripulações, os passageiros e os expedidores de carga ficarão sujeitos, quer pessoalmente, quer por intermédio de terceiros, agindo por sua conta ou em seu nome, às leis e regulamentos em vigor, no território de cada Parte Contratante, sobre a entrada, permanência e saída de tripulações, passageiros e carga, designadamente os relativos à emigração, imigração, passaportes, despacho aduaneiro, formalidades sanitárias e regime cambial.

3 — Se existir a obrigatoriedade de vistos para a entrada de estrangeiros no território de uma das Partes Contratantes, os tripulantes das aeronaves utilizadas na exploração de serviços acordados serão dispensados da obrigação de passaporte e de visto, desde que estejam munidos de documento de identidade previsto no Anexo 9 à Convenção.

4 — As leis e regulamentos acima referidos serão os mesmos que se aplicam às aeronaves nacionais utilizadas em serviços internacionais similares.

ARTIGO 6.º

(Certificados e licenças)

1 — Os certificados de navegabilidade, os certificados de aptidão e as licenças emitidas ou revalidadas por uma Parte Contratante e não caducadas serão reconhecidas como válidas pela outra Parte Contratante para os fins de exploração dos serviços aéreos especificados no Anexo ao presente Acordo.

2 — Cada Parte Contratante reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer a validade, para circulação no seu próprio território, dos certificados de aptidão e licenças emitidas aos seus próprios nacionais, por um outro Estado.

ARTIGO 7.º

(Capacidade)

1 — As empresas designadas será garantido tratamento justo e equitativo para que beneficiem de iguais possibilidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas.

2 — Para a exploração dos serviços acordados a empresa designada de uma Parte Contratante deverá tomar em consideração os interesses da empresa designada da outra Parte Contratante, a fim de não afectar indevidamente os serviços explorados por esta em toda ou em parte das rotas especificadas.

3 — Os serviços acordados, assegurados pelas empresas designadas pelas Partes Contratantes, deverão adaptar-se às necessidades do público em matéria de transporte nas rotas especificadas e deverão ter como objectivo primordial a manutenção de coeficiente de utilização razoável, de capacidade adaptada às necessidades normais e razoavelmente previsíveis do tráfego de passageiros, carga e correio entre os territó-

rios das Partes Contratantes. A capacidade total a oferecer será, na medida do possível, dividida igualmente entre as empresas designadas.

4 — Uma capacidade adicional poderá, com carácter temporário, ser oferecida, para além da estabelecida nos termos do parágrafo 3 do presente artigo, sempre que as necessidades do tráfego entre os territórios das duas Partes Contratantes o justifiquem.

5 — As Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes consultar-se-ão sobre a aplicação das disposições do presente artigo em caso de desacordo entre as empresas designadas ou sempre que as ditas Autoridades o julguem útil.

ARTIGO 8.º

(Programa de exploração)

1 — A capacidade a oferecer e a frequência dos serviços nas rotas especificadas serão discutidas, acordadas e revistas, de tempos a tempos, entre as empresas designadas e submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

2 — Os programas de exploração da empresa designada de cada uma das Partes Contratantes, incluindo, sobretudo, a frequência dos serviços, os horários e os tipos de aeronaves utilizadas serão submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos trinta dias antes do início da exploração; todas as ulteriores eventuais modificações deverão ser igualmente submetidas à aprovação das ditas Autoridades Aeronáuticas com uma antecedência razoável.

ARTIGO 9.º

(Estatísticas)

As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes deverão fornecer às Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes, a seu pedido, as informações estatísticas respeitantes à utilização da capacidade oferecida pelas ditas empresas nos serviços acordados entre os seus respectivos territórios.

ARTIGO 10.º

(Acordos entre empresas)

As empresas designadas de cada uma das Partes Contratantes poderão concluir acordos de cooperação técnica e comercial, os quais serão submetidos à aprovação das respectivas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

ARTIGO 11.º

(Tarifas)

1 — Nos parágrafos seguintes o termo «tarifa» significa o preço do transporte de passageiros, bagagem e carga e, de uma maneira geral, as condições de transporte às quais se aplicam, assim como os preços e condições relativos aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com excepção, contudo, das remunerações e condições relativas ao transporte de correio.

2 — As tarifas a aplicar pela empresa de transporte aéreo de uma Parte Contratante para os transportes

com destino ou proveniência do território de outra Parte Contratante serão fixadas a níveis razoáveis, tendo em devida conta os elementos relevantes de apreciação, especialmente o custo da exploração e um lucro razoável, assim como as tarifas aplicadas por outras empresas de transporte aéreo.

3 — As tarifas referidas no parágrafo 2 do presente artigo, assim como os níveis de comissões de agência aplicáveis, serão, na medida do possível, fixadas por acordo entre as empresas designadas das duas Partes Contratantes após consulta, se necessário, a outras empresas que explorem toda ou parte da mesma rota; este acordo deverá conseguir-se, tanto quanto possível, por recurso aos procedimentos de fixação de tarifas estabelecidos por organismos de carácter internacional reconhecidos por ambas as Partes Contratantes.

4 — As tarifas acordadas serão submetidas à aprovação das Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes, pelo menos sessenta dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor; em casos especiais este prazo poderá ser reduzido sob reserva da concordância das ditas Autoridades.

5 — A aprovação das tarifas assim acordadas poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das Autoridades Aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de trinta dias, a contar da data da apresentação das tarifas nos termos do parágrafo 4 deste artigo, serão estas consideradas aprovadas. No caso de redução de prazo para apresentação das tarifas nos termos do parágrafo 4, as Autoridades Aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a trinta dias para notificação do seu eventual desacordo.

6 — Se as empresas designadas não chegarem a acordo sobre uma ou mais tarifas ou se, por qualquer outra razão, uma tarifa não puder ser fixada conforme as disposições do parágrafo 4 do presente artigo ou se durante os primeiros trinta dias do período de sessenta dias referido no parágrafo 4 do presente artigo as Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes notificarem as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante do seu desacordo com as tarifas propostas em conformidade com as disposições do parágrafo 4 do presente artigo, as Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão esforçar-se por fixar a tarifa de comum acordo.

7 — Se as Autoridades Aeronáuticas não puderem chegar a acordo, nem sobre a aprovação de qualquer das tarifas que lhes tenham sido submetidas em conformidade com o parágrafo 4 do presente artigo nem sobre a fixação de quaisquer tarifas em conformidade com o parágrafo 6, procurar-se-á solucionar o diferendo de acordo com as disposições dos artigos 17.º e 20.º do presente Acordo.

8 — Salvo as disposições do parágrafo 7 do presente artigo, nenhuma tarifa entrará em vigor antes de obtida a aprovação das Autoridades Aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

9 — Qualquer tarifa estabelecida em conformidade com o disposto no presente artigo continuará em vigor até ao estabelecimento de nova tarifa. A validade de uma tarifa não poderá, todavia, ser prorrogada em virtude deste parágrafo por período superior a doze meses, a contar da data em que deveria ter expirado.

ARTIGO 12.º

(Trânsito directo)

1 — Os passageiros, bagagem e carga em trânsito directo no território de uma Parte Contratante, desde que se mantenham nas zonas do aeroporto que lhes estejam reservadas, serão apenas sujeitos a um controle simplificado.

2 — As bagagens e a carga em trânsito directo serão isentas de direitos aduaneiros e de outros impostos similares.

ARTIGO 13.º

(Taxas)

1 — As taxas e outros encargos referentes à utilização dos aeroportos, incluindo as suas instalações e serviços, assim como as taxas respeitantes à utilização dos serviços de navegação aérea de rota, serão cobrados de acordo com a regulamentação em vigor no território da outra Parte Contratante.

2 — Cada uma das Partes Contratantes concorda, entretanto, que o montante dessas taxas e encargos não será superior ao que pela utilização de aeroportos, instalações e serviços do mesmo género seja exigido às aeronaves nacionais ou estrangeiras utilizadas em serviços internacionais similares.

ARTIGO 14.º

(Isenções de direitos, taxas e impostos sobre aeronaves e abastecimentos)

1 — As aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada de uma Parte Contratante, assim como o seu equipamento normal, as suas reservas de carburantes e lubrificantes, as suas provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco e outros produtos destinados a venda, em quantidades limitadas aos passageiros durante o voo), serão, à entrada no território da outra Parte Contratante, isentos de todos os direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros impostos ou taxas, desde que tal equipamento e existências permaneçam a bordo das aeronaves até à sua reexportação ou até à sua utilização na parte da rota sobre o dito território.

2 — Serão igualmente isentos destes mesmos direitos e taxas, à excepção dos pagamentos relativos a serviços prestados:

- a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte Contratante, dentro dos limites fixados pelas Autoridades da dita Parte Contratante, para utilização a bordo das aeronaves que explorem serviços internacionais da outra Parte Contratante;
- b) As peças sobressalentes e equipamentos normais de bordo introduzidos no território de uma das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante;
- c) Os combustíveis e lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada

nada de uma Parte Contratante, mesmo quando tais combustíveis e lubrificantes possam ser consumidos na parte da rota sobre o território da Parte Contratante em que foram metidos a bordo.

3 — Caso as leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes o exijam, os produtos referidos nos parágrafos 1 e 2 que antecedem poderão ser colocados sob vigilância ou controle das autoridades aduaneiras.

4 — Os equipamentos normais de bordo, assim como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves de uma Parte Contratante, apenas poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com o consentimento das respectivas autoridades aduaneiras. Em tal caso, poderão ser colocados sob vigilância das ditas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros aplicáveis.

ARTIGO 15.º

(Representação técnica e comercial)

1 — A empresa designada de uma Parte Contratante terá direito a manter no território da outra Parte Contratante uma representação constituída por pessoal técnico e por pessoal comercial para a execução dos serviços acordados. O número de elementos da representação, que poderá ser preenchida com nacionais da primeira Parte Contratante, será determinado pelas Autoridades Aeronáuticas, com base em propostas das empresas designadas, segundo critérios de reciprocidade e equidade.

2 — Os nacionais de terceiros países empregados pela empresa designada de uma Parte Contratante são contados como nacionais dessa Parte Contratante.

ARTIGO 16.º

(Transferência de resultados e isenção de imposto sobre rendimentos)

1 — Cada Parte Contratante assegurará à empresa designada da outra Parte Contratante a livre transferência para a sua sede social, em divisas convertíveis, ao câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas, realizadas no seu território com o transporte de passageiros, bagagens, correio e carga efectuado pela empresa designada da outra Parte Contratante. Se existir um regime de pagamentos entre as duas partes contratantes, regulado por acordo especial, será este que se lhe aplicará.

2 — Os lucros resultantes do transporte de passageiros, bagagens, correio e carga auferidos pela empresa designada de uma Parte Contratante serão isentos de impostos e contribuições no território da outra Parte Contratante.

ARTIGO 17.º

(Consultas)

1 — Dentro de um estreito espírito de colaboração as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de tempos a tempos, a fim de

assegurarem a aplicação e execução satisfatória das disposições do presente Acordo e seu Anexo.

2 — Cada uma das Partes Contratantes poderá solicitar consultas escritas ou verbais que deverão ter início, pelo menos, sessenta dias depois da data do pedido, a menos que as duas Partes Contratantes acordem noutro prazo.

ARTIGO 18.º

(Modificações do acordo e anexo)

Se uma ou outra das Partes Contratantes entender aconselhável modificar qualquer disposição do presente Acordo ou do seu Anexo, poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante; estas consultas serão realizar-se entre as Autoridades Aeronáuticas, em conformidade com as disposições do artigo 17.º do presente Acordo. Todas as modificações assim acordadas entrarão em vigor após a sua confirmação por troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 19.º

(Harmonização com acordos multilaterais)

O presente Acordo e seu Anexo consideram-se como tendo sido emendados de forma a ficarem de harmonia com os acordos multilaterais sobre transporte aéreo que venham a vincular, por igual, as duas Partes Contratantes.

ARTIGO 20.º

(Diferendos)

1 — Caso surja qualquer diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo ou seu Anexo, deverá procurar-se solucioná-lo por via de negociações directas entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes.

2 — Se as Autoridades Aeronáuticas não chegarem a acordo, a solução do diferendo será objecto de negociações por via diplomática.

ARTIGO 21.º

(Denúncia e cessação do acordo)

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será feita simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso o Acordo terminará doze meses após a data da recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a dita notificação for retirada, por acordo mútuo, antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação, esta considerar-se-á como recebida catorze dias após recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22.º

(Registo na ICAO)

O presente Acordo, seu Anexo e as emendas feitas nos termos do artigo 18.º serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23.º

(Entrada em vigor)

As disposições do presente Acordo serão aplicadas, a título provisório, a partir da data da sua assinatura. O presente Acordo entrará em vigor a partir da data em que as Partes Contratantes se notificarem mutuamente, por via diplomática, de que foram cumpridas todas as formalidades constitucionais aplicáveis.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados pelos Governos respectivos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Luanda, em Agosto de 1977, em dois exemplares em língua portuguesa e dois exemplares em língua inglesa, sendo os quatro textos igualmente válidos.

Pelo Governo de Portugal:

(Assinatura ilegível.)

Pelo Governo da República Popular de Angola.

(Assinatura ilegível.)

Air Transport Agreement Between the Government of Portugal and the Government of the People's Republic of Angola.

The Government of Portugal and the Government of the People's Republic of Angola, hereinafter called «the Contracting Parties»:

Desiring to develop in a safe and orderly manner scheduled air services between their respective territories and to pursue the development of international cooperation in the field of air transportation;

Taking into consideration the desirability to apply to the above air services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

have agreed as follows:

ARTICLE 1

(Definitions)

For the purpose of the present Agreement and its Annex unless the text otherwise requires:

- a) The term «Aeronautical Authorities» means, in the case of Portugal, the Ministry for Transport and Communication — Directorate General of Civil Aviation — and, in the case of Angola, the Secretary of State for Communication or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;
- b) The term «the Convention» means the Convention on International Civil Aviation

opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

- c) The term «territory» in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- d) The terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for non traffic purposes» have the meaning respectively assigned to them in paragraphs a), b), c) and d) of article 96 of the Convention;
- e) The term «designated airline» means an airline which has been designated by the Aeronautical Authorities of a Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement for the purpose of operating the agreed international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement and authorized in accordance with said article 3 by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party;
- f) The term «Annex» means the Annex to this Agreement including any amendments thereto under article 18 of this Agreement.

ARTICLE 2

(Granting of rights)

1—Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called «the agreed services» and «the specified routes».

2—The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) To land in the said territory for non traffic purposes;
- c) To take up and put down international traffic in passengers, cargo and mail in accordance with the provisions of this Agreement and its Annex.

3—Nothing in this article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party (cabotage).

4—Each Contracting Party shall have the right to specify prescribed routes over its territory as well as the airports to be used by the airline designated by the other Contracting Party.

ARTICLE 3

(Airline designation)

1—Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The notification of such designation shall be made in writing by the Aeronautical Authorities of the Contracting Party designating the airline to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

2—On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subjected to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, without delay, grant to the designated airline the appropriate operating permit.

3—The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4—Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating permit referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5—When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided time-tables and tariffs relating to those services have been approved in accordance with the provisions of article 8 and 11 of this Agreement.

ARTICLE 4

(Revocation of the permit, suspension of rights and imposition of conditions)

1—Each Contracting Party reserves the right to revoke the operating permit or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights, whenever:

- a) It is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- b) That airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- c) The airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2—Unless revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In

such a case the consultation shall begin within a period of thirty days of the date of request for the consultation.

ARTICLE 5

(Laws and regulations)

1—The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international air services and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2—Crew, passengers and shippers, either personally or through a third party acting on their behalf or in their name, shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of either Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure in and departure from its territory of crew, passengers and cargo, in particular those regarding emigration, immigration, passports, customs, sanitary control and foreign exchange control.

3—Should entry visa be required for the admission of foreigners to the territory of a Contracting Party, the crew of the aircraft used in the operation of the agreed services shall be exempt from passport and visa provided they hold a document of identification craft used in similar international service.

4—The laws and regulations above referred to shall be identical to those applicable to national aircraft used in similar international service.

ARTICLE 6

(Certificates and licences)

1—Certificates of airworthiness and certificates of competency and licences issued or rendered valid by a Contracting Party and not lapsed shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the operation of the air services specified in the Annex to this Agreement.

2—Each Contracting Party reserves, however, the right to refuse to recognize the validity for the purpose of flight above its own territory of certificates of competency and licences granted to its nationals by another State.

ARTICLE 7

(Capacity)

1—There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2—In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the specified routes.

3—The agreed services operated by the airlines designated by the Contracting Parties shall be adjusted to meet the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements of the traf-

fic in passengers, cargo and mail, between the territories of the Contracting Parties. The total capacity to be provided shall be divided as far as possible equally between the designated airlines.

4—A capacity additional to that considered in paragraph 3 of this article may be temporarily offered, whenever the traffic demand between the territories of both Contracting Parties will justify it.

5—The Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other on the implementation of the provisions of this article whenever there is a disagreement between the designated airlines or whenever the said Authorities deem it useful.

ARTICLE 8

(Programmes)

1—The capacity to be offered and the frequency of services on the specified routes shall be discussed, agreed and reviewed from time to time, between the designated airlines and shall be submitted to the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

2—The schedules of the designated airline of each Contracting Party including in particular the frequency of services, the time-tables, and types of aircraft to be operated shall be submitted to the approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty days before the start of operation; all eventual subsequent modifications shall also be submitted to the approval of said Aeronautical Authorities with a reasonable anticipation.

ARTICLE 9

(Statistics)

The designated airlines of both Contracting Parties shall submit to the Aeronautical Authorities of each Contracting Party at their request statistical information relating to the use of the capacity offered by said airlines on the agreed services between their respective territories.

ARTICLE 10

(Agreements between airlines)

The designated airlines of each Contracting Party may conclude agreements between themselves for technical and commercial cooperation which shall be submitted to the approval of the respective Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 11

(Tariff)

1—In the following paragraphs, the term «tariff» means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and, in general, conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2—The tariffs to be charged by the airline of one Party for carriage to or from the territory of the

other Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, in particular the cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3 — The tariffs referred to in paragraph 2 of this article as well as the levels of commission payable shall, if possible, be agreed by the airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation if necessary with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures for the working out of tariffs established by bodies of international nature recognised by both Contracting Parties.

4 — The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Parties at least sixty days before the proposed date of their introduction; in special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said Authorities.

5 — This approval may be given expressly. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed their disapproval within thirty days from the date of submission in accordance with paragraph 4 of this article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the Aeronautical Authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

6 — If the designated airlines cannot agree on one or more tariffs or if for any other reason a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article or if during the first thirty days of the period of sixty days referred to in paragraph 4 of this article the Aeronautical Authorities of a Contracting Party notify the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party of their disapproval of any tariff submitted in accordance with paragraph 3 of this article, the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7 — If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this article, or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of articles 17 and 20 of the present Agreement.

8 — Except as provided under paragraph 7 of the present article, no tariff shall become effective unless approved by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

9 — A tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 12

(Direct transit)

1 — Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control, provided

they remain in the areas of the airport reserved for that purpose.

2 — Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 13

(Charges)

1 — Charges relating to the use of airports including its installations and facilities as well as charges for the use of air navigation facilities shall be established in accordance with the regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

2 — Either Contracting Party agrees, however, that the amount of those charges shall not be higher than those imposed on national or foreign aircraft engaged in similar international services for the use of airports its facilities and services.

ARTICLE 14

(Exemption from duties, charges and taxes on aircraft and supplies)

1 — Aircraft operated on international services by the designated airline of a Contracting Party, its regular equipment, fuel and lubricants, as well as stores on board (including food, beverages, tobacco and other articles for sale in limited quantities to passengers on board the aircraft) shall on arriving in the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspection fees and other taxes or fees, provided they remain on board the aircraft until they are re-exported or until they are used on part of the route over said territory.

2 — The following shall also be exempt from said customs duties and fees, payments relating to services performed being excepted:

- a) Stores on board taken in the territory of a Contracting Party within the limits established by the Authorities of said Contracting Party for use on aircraft operating international services of the other Contracting Party;
- b) Spare parts and regular aircraft equipment imported into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating international services of the airline designated by the other Contracting Party;
- c) Fuel and lubricants for the supply of aircraft operating international air services of a Contracting Party, even when such fuel and lubricants are used on part of a route over the territory of the Contracting Party where they were loaded.

3 — Should the laws and regulations of either Contracting Party so require, the goods referred to in paragraphs 1 and 2 above may be placed under the supervision or control of the customs authorities.

4 — Regular aircraft equipment as well as goods and stores on board the aircraft of a Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Con-

tracting Party only with the approval of the customs authorities of such Party. In such a case they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of, in accordance with the applicable customs regulations.

ARTICLE 15

(Technical and commercial representation)

1 — The designated airline of a Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party a representation comprising technical personnel and commercial personnel for the performance of the agreed services. The number of persons of such representation, which may include nationals of the first Contracting Party, shall be determined by the Aeronautical Authorities on the basis of proposals submitted by the designated airlines and based on the principles of reciprocity and equity.

2 — Nationals of third countries employed by the designated airline of a Contracting Party shall be counted as nationals of said Contracting Party.

ARTICLE 16

(Transfer of results and exemption from taxes on revenues)

1 — Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to free transfer to its head office in convertible foreign exchange at the official exchange rate of the excess of receipts over expenditure earned in its territory with the transportation of passengers, baggage, mail and cargo by the designated airlines of the other Contracting Party. Should a special payments agreement between the two Contracting Parties be in force, such agreement shall be applicable.

2 — Profits derived from the transportation of passengers, baggage, mail and cargo earned by the designated airline of a Contracting Party shall be exempt from taxes and charges in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 17

(Consultation)

1 — In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time for the purpose of ensuring the observance of the principles and the satisfactory compliance with the provisions set up in the present Agreement and the Annex thereto.

2 — Either of the Contracting Parties may request verbal or written consultation which will take place within at least sixty days from the date of the request, unless the Contracting Parties agree otherwise.

ARTICLE 18

(Amendments of the Agreement and its Annex)

Should either of the Contracting Parties consider it desirable to modify any provision of the present Agreement or of its Annex, it may request consul-

tation to the other Contracting Party; such consultation may be carried out between the Aeronautical Authorities in accordance with the provisions of article 17 of the present Agreement. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 19

(Conformity with multilateral agreements)

The present Agreement and its Annex shall be deemed amended in conformity with a multilateral air transport agreement which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 20

(Disputes)

1 — Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement or the Annex there of shall be settled by direct negotiations between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

2 — If the Aeronautical Authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 21

(Denunciation and termination of the Agreement)

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to denounce the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case, the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22

(Registration with ICAO)

The present Agreement and its Annex and any amendments made there to in accordance with the article 18, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23

(Entry into force)

The provisions of the present Agreement shall be applied provisionally as from the date of its signature. The present Agreement shall come into force on the date when the Contracting Parties shall have notified each other, by diplomatic channels, of the completion of their respective constitutional formalities. In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Luanda, August 1977, in duplicate in the Portuguese language and in duplicate in the English language all the four texts being equally valid.

For the Government of Portugal:

(Assinatura ilegível.)

For the Government of the People's Republic of Angola:

(Assinatura ilegível.)

ANNEX

SECTION I

1—The Government of Portugal designates for the operation of the agreed services referred to in section II, paragraph 1, Transportes Aéreos Portugueses, E. P. (TAP).

2—The Government of the People's Republic of Angola designates for the operation of the agreed services referred to in section II, paragraph 2, Transportes Aéreos de Angola — TAAG — Linhas Aéreas de Angola.

SECTION II

1—Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of Portugal:

Lisbon — intermediate points — Luanda — points beyond.

2—Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the People's Republic of Angola:

Luanda — intermediate points — Lisbon — points beyond.

3—To operate the services referred in paragraph 1 of this section, the airline designated by the Government of Portugal shall have the right:

- a) To put down in the territory of Angola international traffic in passengers, cargo and mail taken on in the territory of Portugal;
- b) To take on in the territory of Angola international traffic in passengers, cargo and mail destined for the territory of Portugal;
- c) To omit one or more intermediate points or points beyond, provided the omissions are previously published in the time-table should the designated airline enjoy traffic rights pursuant to section III or to section IV.

4—To operate the services defined in paragraph 2 of this section, the airline designated by the Government of the People's Republic of Angola shall have the right:

- a) To put down in the territory of Portugal international traffic in passengers, cargo and mail taken on in the territory of Angola;

b) To take on in the territory of Portugal international traffic in passengers, cargo and mail destined for the territory of Angola;

c) To omit one or more intermediate points or points beyond, provided the omissions are previously published in the time-tables, should the designated airline enjoy traffic rights pursuant to section III or to section IV.

SECTION III

1—The intermediate points shall be established by mutual agreement between the designated airlines of the Contracting Parties and shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities.

2—The right of the airline designated by a Contracting Party to take on or put down in the territory of the other Contracting Party international traffic in passengers, cargo and mail destined for or taken on in the intermediate points of the routes referred to in section II shall be object of an agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

SECTION IV

1—The points beyond shall be established by mutual agreement between the designated airlines of the Contracting Parties and shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities.

2—The right of the airline designated by a Contracting Party to take on or put down in the territory of the other Contracting Party international traffic in passengers, cargo and mail destined for or taken on in points beyond of the routes referred to in section II shall be object of an agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

ANEXO

SECÇÃO I

1—O Governo de Portugal designa para a exploração dos serviços acordados indicados na secção II, parágrafo 1, Transportes Aéreos Portugueses, E. P. (TAP).

2—O Governo da República Popular de Angola designa para a exploração dos serviços acordados indicados na secção II, parágrafo 2, Transportes Aéreos de Angola — TAAG — Linhas Aéreas de Angola.

SECÇÃO II

1—Rotas a explorar nos dois sentidos pela empresa de transportes aéreos portuguesa: Lisboa — pontos intermédios — Luanda — pontos além.

2—Rotas a explorar nos dois sentidos pela empresa de transportes aéreos angolana: Luanda — pontos intermédios — Lisboa — pontos além.

3—Para explorar as linhas aéreas definidas no parágrafo 1 desta secção, a empresa portuguesa designada gozará dos direitos:

- a) De desembarcar no território de Angola tráfego internacional de passageiros, carga e correio embarcados no território de Portugal;

- b) De embarcar no território de Angola tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinados ao território de Portugal;
- c) De omitir um ou mais pontos intermédios ou além, desde que essa omissão seja previamente publicada nos horários, no caso de a empresa designada usufruir de direitos de tráfego nos termos da secção III ou da secção IV.

4 — Para explorar as linhas aéreas definidas no parágrafo 2 desta secção, a empresa angolana designada gozará dos direitos:

- a) De desembarcar no território de Portugal tráfego internacional de passageiros, carga e correio embarcados no território de Angola;
- b) De embarcar no território de Portugal tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinados ao território de Angola;
- c) De omitir um ou mais pontos intermédios ou além, desde que essa omissão seja previamente publicada nos horários, no caso de a empresa designada usufruir de direitos de tráfego nos termos da secção III ou da secção IV.

SECÇÃO III

1 — Os pontos intermédios serão determinados de comum acordo entre as empresas designadas das duas Partes Contratantes e sujeitos a aprovação das autoridades aeronáuticas.

2 — O direito da empresa designada de uma Parte Contratante de embarcar ou desembarcar no território da outra Parte Contratante tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinados ou provenientes de pontos intermédios das rotas indicadas na secção II será objecto de acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

SECÇÃO IV

1 — Os pontos para além do território serão determinados de comum acordo entre as empresas designadas das duas Partes Contratantes e sujeitos a aprovação das autoridades aeronáuticas.

2 — O direito da empresa designada de uma Parte Contratante de embarcar ou desembarcar no território da outra Parte Contratante tráfego internacional de passageiros, carga e correio destinados ou provenientes de pontos além do território desta Parte Contratante será objecto de acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO E DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Despacho Normativo n.º 223/81

Tendo em conta os trabalhos desenvolvidos pelo grupo de trabalho criado pelo Despacho n.º 8/81 do Ministério das Finanças e do Plano, dando cumprimen-

to ao disposto na Resolução n.º 89/81, de 23 de Abril, do Conselho de Ministros, e de acordo com o artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 260/76, de 8 de Abril, com a nova redacção introduzida pelo Decreto-Lei n.º 25/79, de 19 de Fevereiro, os Ministros das Finanças e do Plano e dos Transportes e Comunicações determinam:

1 — São aprovados os instrumentos previsionais de gestão para 1981 apresentados pelo Metropolitano de Lisboa, E. P., com as alterações decorrentes dos números seguintes do presente despacho normativo.

2 — Consideram-se incluídos no Programa de Investimentos do Sector Empresarial do Estado para 1981 os projectos do Metropolitano de Lisboa, E. P., a seguir discriminados:

	(10 ⁶ contos)	
	FBCF em 1981	Despesa de investi- mento em 1981
Projectos de desenvolvimento		
Bens do domínio público do Estado	672,2	793,4
Projectos em curso	472,2	593,4
Remodelação da rede	312,2	383,4
Ampliação de estações	237,2	237,2
Alta e baixa tensão, sinaliza- ção e equipamento da via	20,0	20,0
Reforço da capacidade de tracção	55,0	55,0
Auto-investimento	-	71,2
Ampliação da rede	160,0	210,0
Construção Alvalade/Calva- nas/Campo Grande/PMOII	160,0	160,0
Estudos	-	50,0
Projectos novos	200,0	200,0
Ampliação da rede	200,0	200,0
Construção Entre Campos/ Cidade Universitária/ Campo Grande	50,0	50,0
Construção Sete Rios/Centro Administrativo/Benfica	150,0	150,0
Bens patrimoniais	686,4	753,9
Projectos em curso	681,4	748,9
Remodelação da rede	616,0	683,5
Investimentos correntes em equipamentos e via	25,0	25,0
Refeitório e sede	29,0	29,0
Material circulante (56 car- ruagens)	457,9	457,9
Máquinas de bilhetes	91,0	91,0
PMOI — Ampliação de ofici- nas	13,1	13,1
Auto-investimento	-	67,5
Ampliação da rede	65,4	65,4
PMOII — Terrenos e infra- estruturas de base	65,4	65,4
Projectos novos	5,0	5,0
Remodelação da rede	5,0	5,0
Telecomunicações	5,0	5,0
Total	1 358,6	1 547,3

3 — Dos projectos discriminados no ponto anterior consideram-se bloqueados, nos termos definidos no