

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos
e da Administração Interna

Decreto n.º 36:001

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º O concurso a que se refere o artigo 5.º do decreto-lei n.º 35:985, de 23 de Novembro de 1946, será aberto por prazo não inferior a noventa dias, a contar da publicação no *Diário do Governo* do respectivo aviso.

§ único. O concurso realizar-se-á de três em três anos ou antes desse prazo quando não haja candidatos aprovados com a classificação de *bom* em número suficiente para a elaboração da lista triplíce exigida para a promoção a conselheiros ou cônsules gerais.

Art. 2.º Poderão concorrer os primeiros-secretários de legação ou cônsules de 1.ª classe com mais de dez anos de bom e efectivo serviço na carreira.

§ único. Se num concurso não forem aprovados candidatos suficientes para as vagas existentes ou prováveis no prazo de um ano de conselheiros ou cônsules gerais, poderá o Ministro abrir novo concurso e a ele admitir primeiros e segundos secretários de legação e cônsules de 1.ª e de 2.ª classe com mais de sete anos de bom e efectivo serviço na carreira, dos quais pelo menos dois na Secretaria de Estado.

Art. 3.º As provas consistirão em:

1.º Uma monografia sobre um problema económico, político ou jurídico, da livre escolha do candidato, de actualidade, mas de carácter prático e relacionado com o exercício do seu cargo;

2.º A análise por escrito, no espaço de cinco horas, de um processo findo e a crítica da orientação e das decisões que aí foram tomadas;

3.º Discussão da monografia e das conclusões da prova escrita.

§ 1.º A monografia será entregue no prazo por que for aberto o concurso, quer na Secretaria de Estado, quer no respectivo posto no estrangeiro; neste último caso será enviada à Secretaria, sob registo, pelo gerente do posto, no próprio dia em que for recebida.

§ 2.º A monografia será discutida, durante uma hora, por dois membros do júri e a prova escrita será discutida, durante meia hora, por um membro do júri.

A discussão só poderão assistir funcionários do corpo diplomático e consular do Ministério.

Art. 4.º As provas serão prestadas nos dias para esse fim designados em aviso público. Todavia, os funcionários que por virtude de serviço se não encontrem em Portugal poderão prestá-las quando, em virtude de licença, transferência ou outra razão, venham ao País.

Art. 5.º As provas escritas serão prestadas no mesmo dia por todos os candidatos que se encontrem em Portugal e os processos sobre que devem versar serão tirados à sorte pelos concorrentes, por ordem alfabética.

Art. 6.º Cada candidato prestará as provas orais num só dia e será chamado a prestá-las pela mesma ordem.

Art. 7.º Na apreciação dos candidatos o júri levará em conta as informações de serviço, devendo os aprovados ser classificados com as notas de *muito bom*, *bom* e *suficiente*.

Art. 8.º O júri do concurso será constituído pelo secretário geral do Ministério, ou quem suas vezes fizer, por dois Ministros Plenipotenciários de 1.ª ou 2.ª classe e por dois professores universitários das Faculdades de

Direito ou Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras.

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

Paços do Governo da República, 29 de Novembro de 1946.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar*.

Aviso

Por ordem superior se faz público que em 22 de Outubro de 1946 foi assinado em Lisboa entre os Governos de Portugal e da Bélgica um Acordo sobre transportes aéreos, que, nos termos do seu artigo XI, entrou imediatamente em vigor e cujos textos português e francês são os seguintes:

Acordo sobre transportes aéreos entre Portugal e a Bélgica

O Governo Português e o Governo da Bélgica considerando:

Que as possibilidades da aviação comercial como meio de transporte aumentaram consideravelmente;

Que é conveniente organizar por forma segura e ordenada os serviços aéreos internacionais regulares e prosseguir o mais amplamente possível no desenvolvimento da cooperação internacional relativa àqueles serviços; e

Que se torna necessário a conclusão de um Acordo destinado a estabelecer comunicações aéreas regulares entre e através os territórios português e belga, designaram para este efeito representantes, os quais, devidamente autorizados, acordam nas disposições seguintes:

ARTIGO I

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo junto para estabelecer os serviços internacionais designados no mesmo Anexo. Tais serviços podem ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são reconhecidos.

ARTIGO II

a) Pode iniciar-se a exploração de qualquer dos serviços aéreos mencionados no Anexo logo que a Parte Contratante à qual foram conferidos os direitos especificados no referido Anexo designar a empresa ou empresas de transporte aéreo a que ficam afectadas as respectivas rotas;

b) Antes de serem autorizadas a começar os serviços previstos neste Acordo, a empresa ou empresas assim designadas por uma das Partes Contratantes podem ser obrigadas a prestar às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante, nos termos das leis e regulamentos em vigor no território desta, as justificações respeitantes tanto à sua idoneidade como à sua exploração comercial.

ARTIGO III

a) Qualquer das Partes Contratantes acorda em que os encargos impostos pela utilização dos aeroportos e outras facilidades à empresa ou empresas da outra Parte Contratante não serão superiores aos pagos pela utilização dos mesmos aeroportos e facilidades pelas próprias aeronaves nacionais empregadas em serviços internacionais similares;

b) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes metidos ou recebidos a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante por uma empresa de transportes aéreos (ou por conta desta) designada pela outra Parte Contratante e exclusivamente destinados a ser utilizados pelas aeronaves desta empresa gozarão do tratamento dado à bandeira nacional ou à nação mais favorecida no que respeita a direitos

aduaneiros, despesas de inspecção ou outros direitos e encargos nacionais;

c) As aeronaves utilizadas pela empresa ou empresas designadas por uma das Partes Contratantes nas linhas aéreas que são objecto do presente Acordo, assim como os combustíveis, os óleos lubrificantes, as peças sobresselentes, o equipamento normal e as provisões de bordo trazidas a bordo das mesmas aeronaves serão desde a entrada até à saída do território da outra Parte Contratante isentos de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais provisões sejam usadas ou conduzidas por aquelas aeronaves nos voos sobre este território.

ARTIGO IV

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes serão reconhecidas pela outra na exploração das rotas e serviços descritos no Anexo. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, porém, o direito de não reconhecer para o sobrevoo do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado.

ARTIGO V

a) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território serão aplicados às aeronaves da empresa ou empresas da outra Parte Contratante;

b) Os passageiros, a tripulação e os expedidores de mercadorias terão de submeter-se, quer pessoalmente quer por representantes seus, às leis e regulamentos em vigor no território de cada Parte Contratante relativos à entrada, permanência e saída de passageiros, tripulações e mercadorias, assim como aos que se aplicam às formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena.

ARTIGO VI

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de recusar ou retirar uma autorização de exploração dada a uma empresa designada pela outra Parte Contratante quando não tiver a prova de que a propriedade substancial e a fiscalização efectiva desta empresa pertencem a nacionais de uma ou outra das Partes Contratantes ou no caso de falta de cumprimento das leis e regulamentos previstos no artigo anterior ou das obrigações resultantes do presente Acordo.

ARTIGO VII

Para aplicação do presente Acordo e do seu Anexo entender-se-á por «território» a terra e águas territoriais adjacentes sobre as quais uma ou outra das Partes Contratantes exerce a sua soberania, a sua suserania, o seu protectorado, um mandato ou uma tutela.

ARTIGO VIII

a) As Partes Contratantes acordam em submeter à arbitragem qualquer questão relativa à interpretação e aplicação do presente Acordo e seu Anexo que não seja resolvida por negociações directas;

b) Tal questão deverá ser submetida ao Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil, criado pela Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 ou, se a dita Convenção não estiver ainda em vigor para qualquer das Partes Contratantes, ao Conselho Provisório, criado pelo Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago na mesma data;

c) Contudo, as Partes Contratantes podem, de comum acordo, resolver a questão submetendo-a quer a um tribunal arbitral quer a outra entidade ou organismo por elas designado;

d) As Partes Contratantes obrigam-se a conformar-se com a decisão proferida.

ARTIGO IX

O presente Acordo substitui quaisquer entendimentos luso-belgas anteriores relativos a transportes aéreos.

ARTIGO X

Este Acordo e todos os contratos com ele relacionados serão registados na Organização Provisória da Aviação Civil Internacional, criada pelo Acordo Provisório da Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

ARTIGO XI

a) Este Acordo entrará em vigor no dia da assinatura;

b) As autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes, num espírito de estreita colaboração, consultar-se-ão de quando em quando a fim de se assegurarem de que os princípios definidos no Acordo e no seu Anexo estão sendo aplicados e que a sua execução é satisfatória;

c) Se as duas Partes Contratantes ratificarem uma convenção aérea multilateral, ou a ela aderirem, o presente Acordo ou o seu Anexo deverão ser alterados de modo a conformar-se com as disposições dessa convenção logo que ela entre em vigor para as duas Partes Contratantes;

d) No caso de qualquer das Partes Contratantes de-sejar modificar os termos do Anexo a este Acordo, assim o proporá à outra Parte, e as autoridades aeronáuticas de ambas iniciarão negociações dentro de sessenta dias, a contar da data proposta. Qualquer modificação do Anexo assente entre aquelas autoridades entrará em vigor depois de confirmada por troca de notas diplomáticas;

e) Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acordo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização Provisória da Aviação Civil Internacional ou ao organismo que lhe suceder. Feita a notificação, este Acordo deixará de vigorar doze meses depois da data da recepção dela pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acordo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusada a recepção da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização Provisória da Aviação Civil Internacional ou pelo organismo que lhe suceder.

Feito em Lisboa aos 22 de Outubro de 1946, em duplicado, em português e francês, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Governo de Portugal, *António de Oliveira Salazar*.

Pelo Governo da Bélgica, *J. van der Elst*.

ANEXO

I

O Governo Português concede ao Governo da Bélgica o direito de assegurar, por intermédio de uma ou várias empresas belgas de transporte aéreo designadas por este último Governo, serviços aéreos nas linhas (mencionadas no quadro 1 anexo) que atravessam ou servem os territórios portugueses.

II

O Governo da Bélgica concede ao Governo Português o direito de assegurar, por intermédio de uma ou várias empresas portuguesas de transporte aéreo designadas por este último Governo, serviços aéreos nas linhas (mencionadas no quadro II anexo) que atravessam ou servem território belga.

III

a) A empresa ou empresas de transportes aéreos designadas por cada uma das Partes Contratantes nas condições fixadas no Acordo gozarão no território da outra Parte Contratante do direito de trânsito e do direito de aterragem para fins não comerciais nas rotas e nos pontos enumerados na parte A do quadro I e do quadro II;

b) Com o fim de assegurar uma cooperação mais estreita entre as Partes Contratantes, satisfazer as necessidades do público em matéria de transporte aéreo e de explorar os serviços previstos por forma económica e ordenada, a empresa ou empresas designadas por cada uma das Partes Contratantes poderão, nas rotas e nos pontos enumerados nas partes B e C do quadro I e do quadro II, beneficiar, além dos direitos concedidos pela alínea a) desta secção, da faculdade de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, correio e carga — em todos os aeroportos affectos a tráfego internacional nas seguintes condições:

As autoridades aeronáuticas competentes de cada uma das Partes Contratantes consultar-se-ão de quando em quando, ou a pedido de uma delas, para determinar a proporção em que aqueles serviços podem explorar o tráfego internacional respectivo. Esta proporção será avaliada e ajustada em função da procura de tráfego nos pontos considerados e tidos em devida conta os serviços aéreos explorados por cada Parte Contratante na rota em questão ou em rotas paralelas.

A capacidade total oferecida nos referidos serviços deverá ser determinada pelas autoridades aeronáuticas de ambos os países por ocasião daquelas consultas e pela forma prevista na secção IV seguinte.

IV

As Partes Contratantes concordam em:

a) Que as capacidades de transporte oferecidas pelas empresas dos dois países deverão ser adaptadas à procura do tráfego;

b) Que as empresas dos dois países deverão tomar em consideração, nos percursos comuns, os seus interesses mútuos, a fim de não afectar indevidamente os seus respectivos serviços;

c) Que os serviços previstos nos quadros juntos terão por objecto essencial oferecer uma capacidade correspondente à procura de tráfego entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego;

d) Que o direito de embarcar e desembarcar nos pontos e rotas especificados tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento do transporte aéreo aceites pelos dois Governos, e de modo que a capacidade seja adaptada:

1) A procura de tráfego entre o país de origem e os países de destino;

2) As exigências de uma exploração económica dos serviços considerados;

3) A procura do tráfego existente nas regiões atravessadas, tidos em conta os serviços locais e regionais.

V

Pelo que respeita à aplicação do artigo anterior, o Governo Belga reconhece a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e o Brasil, que serão

considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados no n.º 3) da alínea d) do referido artigo, *in fine*.

VI

O Governo Belga obriga-se a que todas as aeronaves das linhas mencionadas no quadro I do Anexo ao presente Acordo que sobrevoem território continental português façam escala por Lisboa, salvo derrogação a este princípio obtida previamente do Governo Português em casos especiais.

VII

As tarifas serão fixadas a taxas razoáveis, tendo em conta particularmente a economia da exploração, um lucro normal e as características apresentadas por cada serviço, tais como velocidade e conforto.

As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos serão tomadas em consideração para a fixação destas tarifas.

Na falta de recomendações da referida Associação, as empresas portuguesas e belgas entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nos troços comuns das suas linhas, após consulta, se for caso disso, às empresas de transporte aéreo de terceiro país que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

Estes Acordos serão submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas competentes de ambos os países.

No caso de as empresas não poderem chegar a acordo sobre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas competentes dos dois países esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso recorrer-se-á à arbitragem prevista pelo artigo VIII do Acordo. — *Salazar — J. van der Elst.*

Adenda relativa às linhas em regime particular

que interessam aos dois países

a) As autoridades aeronáuticas competentes dos dois países entender-se-ão sobre a capacidade de transporte que deverá de início ser utilizada nas linhas em regime particular que constituem o quadro I, parágrafo c), e o quadro II, parágrafo c).

Esta capacidade será de quando em quando ajustada à procura do tráfego por entendimento directo entre as empresas interessadas.

Aquelas empresas poderão igualmente proceder a ajustamentos de duração limitada das referidas capacidades para ter em conta as necessidades imprevistas ou a procura excepcional de tráfego. Comunicarão tais ajustamentos imediatamente às autoridades aeronáuticas competentes dos seus respectivos países, que poderão consultar-se se o julgarem conveniente;

b) Esta capacidade será dividida em partes iguais entre as empresas portuguesas e belgas que exploram as mesmas linhas;

c) No caso de as autoridades aeronáuticas competentes de um dos dois países não desejarem utilizar em uma ou várias linhas quer parte quer a totalidade da capacidade do transporte que lhes foi atribuída, entender-se-ão com as autoridades aeronáuticas do outro país para transferir para estas, por determinado tempo, a totalidade ou parte da capacidade de transporte a que têm direito dentro do limite da capacidade total prevista.

As autoridades que tenham transferido a totalidade ou parte dos seus direitos poderão readquiri-los em qualquer momento;

d) As empresas de transportes aéreos designadas pelos dois países que venham a explorar serviços nas mesmas linhas mencionadas na alínea a) entender-se-ão

sobre as condições em que os mesmos serviços serão explorados.

Este entendimento, levando em conta as capacidades a utilizar por cada uma das empresas exploradoras, determinará a frequência dos serviços, a divisão dos horários, as tarifas a aplicar e, em geral, as condições em que estes serviços serão explorados pelas empresas designadas;

e) Os entendimentos concluídos entre as empresas e todas as modificações que lhes forem introduzidas deverão ser submetidos à aprovação das competentes autoridades aeronáuticas dos dois países;

f) No caso de terceiros países virem a explorar serviços nas rotas que constituem o objecto da presente Adenda, as empresas portuguesas e belgas interessadas poderão, com a aprovação das suas respectivas autoridades aeronáuticas, entender-se com a empresa ou empresas desses países para determinar as modalidades de uma exploração em cooperação baseada nos mesmos princípios. — *Salazar — J. van der Elst.*

Quadro I

Rotas que podem ser exploradas pelas empresas belgas de transporte aéreo

A) *Linhas em trânsito* (ver Anexo, secção III, parágrafo a):

1.º Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores-América do Norte, nos dois sentidos.

2.º Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores-Bermudas-América Central, nos dois sentidos.

3.º Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores-Brasil, nos dois sentidos.

B) *Linhas em trânsito com faculdade de escalas comerciais* (ver Anexo, secção III, parágrafo b):

1.º Estocolmo-via pontos intermediários-Amesterdão-Bruxelas-Paris-Madrid-Lisboa, nos dois sentidos, ficando entendido que o tráfego entre Bruxelas e Paris e o tráfego entre Bruxelas e os pontos ao Norte de Bruxelas é reservado às empresas belgas de transporte aéreo e o tráfego entre Madrid e Lisboa é reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo.

C) *Linhas em regime particular* (ver Adenda ao Anexo):

1.º Bruxelas-Lisboa, nos dois sentidos.

2.º Stanleyville-Léopoldville-Luanda-Lobito, nos dois sentidos.

3.º Elisabethville-Salisbury-Beira, nos dois sentidos.

Quadro II

Rotas que podem ser exploradas pelas empresas portuguesas de transporte aéreo

A) *Linhas em trânsito* (ver Anexo, secção III, parágrafo a):

1.º Angola-Pointe Noire, nos dois sentidos.

2.º Angola-Brazzaville, nos dois sentidos.

B) *Linhas em trânsito com faculdade de escalas comerciais* (ver Anexo, secção III, parágrafo b):

1.º Lisboa-Madrid-Paris-Bruxelas-Amesterdão-via pontos intermediários-Estocolmo, nos dois sentidos, ficando entendido que o tráfego entre Lisboa e Madrid é reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo e o tráfego entre Paris e Bruxelas e o tráfego entre os

pontos ao Norte de Bruxelas e Bruxelas é reservado às empresas belgas de transporte aéreo.

2.º Lisboa-Dakar-Bamako-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Luanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques, nos dois sentidos; ou

3.º Lisboa-Colomb Béchar-Aulef-Gao-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Luanda-Via Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques, nos dois sentidos.

C) *Linhas em regime particular* (ver adenda ao Anexo):

1.º Lisboa-Bruxelas, nos dois sentidos.

2.º Lobito-Luanda-Léopoldville-Stanleyville, nos dois sentidos.

3.º Beira-Salisbury-Elisabethville, nos dois sentidos.

Salazar — J. van der Elst.

Accord sur les transports aériens entre le Portugal et la Belgique

Le Gouvernement Portugais et le Gouvernement Belge considérant:

Que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que moyen de transport, se sont considérablement accrues;

Qu'il convient d'organiser, d'une manière sûre et ordonnée, les services aériens internationaux réguliers et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, le développement de la coopération internationale dans ce domaine; et

Qu'il y a lieu de conclure un Accord destiné à établir des communications aériennes régulières entre et à travers les territoires portugais et belge, ont désigné, à cette fin, des représentants lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE I

Les Parties Contractantes se reconnaissent réciproquement les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe, en vue d'établir les services internationaux désignés dans la même Annexe. Ces services peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix des Parties Contractantes auxquelles ces droits sont reconnus.

ARTICLE II

a) L'exploitation de n'importe lequel des services aériens mentionnés à l'Annexe peut être inaugurée aussitôt que la Partie Contractante, à laquelle les droits spécifiés à la dite Annexe ont été accordés, aura désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien à laquelle ou auxquelles sont affectées les lignes respectives;

b) Avant d'être autorisées à inaugurer les services prévus dans cet Accord, l'entreprise ou les entreprises ainsi désignées par l'une des Parties Contractantes peuvent être obligées de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, dans les termes des lois et règlements en vigueur sur le territoire de celle-ci, les justifications relatives tant à leur qualification qu'à leur exploitation commerciale.

ARTICLE III

a) Chacune des Parties Contractantes convient que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à l'entreprise ou aux entreprises de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles payées pour l'utilisation des mêmes aéroports et

facilités par leurs aéronefs nationaux employés en services internationaux similaires;

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de réchange introduits à bord de l'aéronef sur le territoire d'une des Parties Contractantes par une entreprise de transport aérien (ou pour compte de cette dernière), désignée par l'autre Partie Contractante et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise, bénéficieront du traitement donné au pavillon national ou à la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection ou les autres droits et taxes nationaux;

c) Les aéronefs utilisés par l'entreprise ou les entreprises désignées par une des Parties Contractantes pour les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de réchange, l'équipement normal et les provisions de bord pris à bord des mêmes aéronefs, seront, depuis l'entrée jusqu'à la sortie du territoire de l'autre Partie Contractante, exempts de droits de douane, de frais d'inspection et autres droits ou charges similaires, encore que les dites provisions soient utilisées ou transportées par ces aéronefs au cours de vols effectués au-dessus du dit territoire.

ARTICLE IV

Les certificats de navigabilité, les diplômes ou brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une des Parties Contractantes seront reconnus par l'autre pour l'exploitation des lignes et services spécifiés à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les diplômes et brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses nationaux par un autre Etat.

ARTICLE V

a) Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation des dits aéronefs, dans les limites du même territoire, seront applicables aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante;

b) Les passagers, l'équipage et les expéditeurs de marchandises devront se soumettre, soit personnellement, soit par leurs représentants, aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie des passagers, équipages et marchandises, ainsi qu'à ceux applicables aux formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

ARTICLE VI

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation donnée à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise se trouvent entre les mains de nationaux de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements prévus à l'article précédent ou ne remplit pas les obligations résultant du présent Accord.

ARTICLE VII

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, il faut entendre par «territoire» la terre et les eaux territoriales adjacentes sur lesquelles l'une ou l'autre des Parties Contractantes exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, son protectorat, un mandat ou une tutelle.

ARTICLE VIII

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord et de son Annexe, qui ne serait pas résolu par négociations directes;

b) Ces différends devront être soumis au Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, créée par la Convention de l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ou, si la dite Convention n'était pas encore en vigueur pour l'une ou l'autre des Parties Contractantes, au Conseil Provisoire créé, par l'Accord Provisoire sur l'Aviation Civile Internationale, signé à Chicago à la même date;

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, de commun accord, résoudre la question en la soumettant, soit à un tribunal arbitral, soit à une autre autorité ou organisme désigné par elles;

d) Les Parties Contractantes s'obligent à se conformer à la décision rendue.

ARTICLE IX

Le présent Accord se substitue à tous les autres arrangements luso-belges antérieurs relatifs à des transports aériens.

ARTICLE X

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale, instituée par l'Accord Provisoire de l'Aviation Civile Internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944.

ARTICLE XI

a) Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature;

b) Les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes, dans un esprit d'étroite collaboration, se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis à l'Accord et dans son Annexe sont appliqués et que leur exécution est satisfaisante;

c) Si les deux Parties Contractantes ratifiaient une convention aérienne multilatérale ou y adhéraient, le présent Accord ou son Annexe devraient être modifiés de façon à se conformer aux dispositions de la dite Convention au moment où elle entre en vigueur pour les deux Parties Contractantes;

d) Dans le cas où l'une ou l'autre des Parties Contractantes désirerait modifier les termes de l'Annexe au présent Accord, elle le notifiera à l'autre Partie et les autorités aéronautiques des deux Parties commenceront les négociations dans les soixante jours à compter de la date proposée. Toute modification à l'Annexe arrêtée entre les dites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques;

e) Une des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera simultanément communiquée à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou à l'organisme appelé à lui succéder. La notification faite, le présent Accord prendra fin douze mois après sa réception par l'autre Partie Contractante, sauf si elle était retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'était pas accusée par la Partie Contractante à laquelle elle est adressée, elle sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou par l'organisme appelé à lui succéder.

Fait à Lisbonne, le vingt deux octobre mille neuf cent quarante six, en double exemplaire dans les lan-

gues française et portugaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement Portugais, *A. O. Salazar*. ---
Pour le Gouvernement Belge, *J. van der Elst*.

ANNEXE

I

Le Gouvernement Portugais accorde au Gouvernement Belge le droit d'assurer, par l'intermédiaire d'une ou plusieurs entreprises belges de transport aérien désignées par ce dernier Gouvernement, des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau I ci-annexé) qui traversent ou desservent les territoires portugais.

II

Le Gouvernement Belge accorde au Gouvernement Portugais le droit d'assurer, par l'intermédiaire d'une ou plusieurs entreprises portugaises de transport aérien désignées par ce dernier Gouvernement, des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau II ci-annexé) qui traversent ou desservent le territoire belge.

III

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes dans les conditions fixées à l'Accord, jouiront, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit de transit et du droit d'atterrissage pour des fins non commerciales sur les routes et aux points énumérés dans la partie A) du tableau I et du tableau II;

b) Aux fins d'assurer une coopération plus étroite entre les Parties Contractantes, de satisfaire aux nécessités du public en matière de transport aérien et d'exploiter les services prévus, de manière économique et ordonnées, l'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes pourront, sur les routes et aux points énumérés dans les parties B) et C) du tableau I et du tableau II, bénéficier, en outre des droits concédés par l'alinéa a) de la présente section, de la faculté d'embarquer et de débarquer du trafic international — passagers, courrier et charge —, sur tous les aéroports affectés au trafic international, dans les conditions suivantes:

Les autorités aéronautiques compétentes de chacune des Parties Contractantes se consulteront, de temps à autre, ou à la demande de l'une d'elle, pour déterminer les proportions respectives dans lesquelles ces services peuvent exploiter le trafic international. Cette proportion sera évaluée et ajustée en fonction de la demande de trafic aux points considérés, compte tenu des services aériens exploités par chaque Partie Contractante sur la ligne en question ou sur des lignes parallèles.

La capacité totale offerte aux services en question devra être déterminée par les autorités aéronautiques de chacun des pays, à l'occasion des dites consultations et dans la forme prévue par la section IV ci-dessous.

IV

Les Parties Contractantes conviennent que:

a) Les capacités de transport offertes par les entreprises des deux pays devront être adaptées à la demande du trafic;

b) Les entreprises des deux pays devront prendre en considération, sur les parcours communs, leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs;

c) Les services prévus aux tableaux ci-annexés auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel ap-

partient l'entreprise et le pays auquel est destiné le trafic;

d) Le droit d'embarquer et de débarquer aux points et sur les lignes spécifiées du trafic international, à destination ou en provenance de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux de développement du transport aérien acceptés par les deux Gouvernements et de façon que la capacité soit adaptée:

1° à la demande du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

2° aux exigences d'une exploitation économique des services considérés;

3° à la demande de trafic existant dans les régions traversées, tenant compte des services locaux et régionaux.

V

En ce qui concerne l'application de l'article IV ci-dessus, le Gouvernement Belge reconnaît la nature toute spéciale des services aériens entre le Portugal et le Brésil, qui seront considérés comme ayant le même caractère que les services mentionnés au 3° de l'alinéa d) de l'article en question in fine.

VI

Le Gouvernement Belge s'engage à ce que tous les aéronefs des lignes mentionnées au tableau I de l'Annexe au présent Accord qui survolent le territoire continental portugais fassent escale à Lisbonne, sauf dérogation à ce principe obtenue préalablement du Gouvernement Portugais dans des cas spéciaux.

VII

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, tenant particulièrement compte de l'économie d'exploitation, du bénéfice normal et des caractéristiques présentées par chaque service tels que vitesse et confort.

Les recommandations de l'Association Internationale de Transports Aériens seront prises en considération pour la fixation de ces tarifs.

En l'absence de recommandations de la dite Association, les entreprises portugaises et belges s'entendront sur les tarifs pour passagers et marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploitent les mêmes parcours, en tout ou en partie.

Ces accords seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

Au cas où les entreprises ne pourraient se mettre d'accord sur les tarifs à fixer, les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront d'arriver à une solution satisfaisante.

En dernier ressort, il sera recouru à l'arbitrage prévu par l'article VIII de l'Accord. — *Salazar*. — *J. van der Elst*.

Addenda relatif aux lignes à régime particulier intéressant les deux pays

a) Les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'entendront sur la capacité de transport qui devra, dès le début, être utilisée sur les lignes à régime particulier figurant au tableau I, paragraphe C), et au tableau II, paragraphe C).

Cette capacité sera ajustée de temps à autre à la demande de trafic par entente directe entre les entreprises intéressées.

Ces entreprises pourront également procéder à des ajustements, de durée limitée, des capacités en question afin de faire face aux nécessités imprévues ou à une

demande exceptionnelle de trafic. Elles communiqueront ces ajustements sans retard aux autorités aéronautiques compétentes de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent opportun;

b) Cette capacité sera divisée en parts égales entre les entreprises portugaises et belges qui exploitent les mêmes lignes;

c) Dans le cas où les autorités aéronautiques compétentes de l'un des deux pays ne désireraient pas utiliser, sur une ou plusieurs lignes, soit une partie, soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été attribuée, elles s'entendront avec les autorités aéronautiques de l'autre pays pour transférer à celles-ci, pour un temps déterminé, totalité ou partie de la capacité de transport à laquelle elles ont droit dans la limite de la capacité totale prévue.

Les autorités qui ont transféré totalité ou partie de leurs droits pourront les réacquérir à tout moment;

d) Les entreprises de transport aérien désignées par les deux pays qui exploitent des services sur les mêmes lignes mentionnées à l'alinéa a) s'entendront sur les conditions dans lesquelles les dits services seront exploités.

Cet accord, tenant compte des capacités à utiliser par chacune des entreprises exploitantes, déterminera la fréquence des services, les horaires, les tarifs à appliquer, et, en général, les conditions dans lesquelles ces services seront exploités par les entreprises désignées;

e) Les accords conclus entre les entreprises et toutes les modifications qui y seraient introduites, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays;

f) Dans le cas où des pays tiers viendraient à exploiter des services sur les lignes faisant l'objet du présent Addenda, les entreprises portugaises et belges intéressées pourront, avec l'approbation de leurs autorités aéronautiques respectives, s'entendre avec l'entreprise ou les entreprises des tiers pays afin de déterminer les modalités d'une exploitation en coopération basée sur les mêmes principes. — *Salazar. — J. van der Elst.*

Tableau I

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises belges de transport aérien

A) *Lignes en transit* (voir Annexe, section III, paragraphe a):

1) Bruxelles-éventuellement Lisbonne-Açores-Amérique du Nord, dans les deux sens;

2) Bruxelles-éventuellement Lisbonne-Açores-Bermudes-Amérique Centrale, dans les deux sens;

3) Bruxelles-éventuellement Lisbonne-Açores-Brésil, dans les deux sens.

B) *Lignes en transit avec faculté d'escales commerciales* (voir Annexe, section III, paragraphe b):

Stockholm-Amsterdam via points intermédiaires-Bruxelles-Paris-Madrid-Lisbonne, dans les deux sens; étant entendu que le trafic entre Bruxelles et Paris et le trafic entre Bruxelles et les points au Nord de Bruxelles est réservé aux entreprises belges de transport aérien tandis que le trafic entre Madrid et Lisbonne est réservé aux entreprises portugaises de transport aérien.

C) *Lignes en régime particulier* (voir Addenda à l'Annexe):

1) Bruxelles-Lisbonne, dans les deux sens;

2) Stanleyville-Léopoldville-Loanda-Lobito, dans les deux sens;

3) Elisabethville-Salisbury-Beira, dans les deux sens.

Tableau II

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises portugaises de transport aérien

A) *Lignes en transit* (voir Annexe, section III, paragraphe a):

1) Angola-Pointe Noire, dans les deux sens;

2) Angola-Brazzaville, dans les deux sens.

B) *Lignes en transit avec faculté d'escales commerciales* (voir Annexe, section III, paragraphe b):

1) Lisbonne-Madrid-Paris-Bruxelles-Amsterdam et Stockholm via points intermédiaires, dans les deux sens, étant entendu que le trafic entre Lisbonne et Madrid est réservé aux entreprises portugaises de transport aérien tandis que le trafic entre Paris et Bruxelles et le trafic entre les points au Nord de Bruxelles et Bruxelles est réservé aux entreprises belges de transport aérien;

2) Lisbonne-Dakar-Bamako-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Loanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques, dans les deux sens; ou

3) Lisbonne-Colomb Béchar-Aouleff-Gao-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Loanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques, dans les deux sens.

C) *Lignes en régime particulier* (voir Addenda à l'Annexe):

1) Lisbonne-Bruxelles, dans les deux sens;

2) Lobito-Loanda-Léopoldville-Stanleyville, dans les deux sens;

3) Beira-Salisbury-Elisabethville, dans les deux sens. — *Salazar. — J. van der Elst.*

Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna, 19 de Novembro de 1946. — O Director Geral, *Marcelo Matias.*