



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 1\$50

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	130\$
A 1.ª série . . .	" 90\$	"	45\$
A 2.ª série . . .	" 80\$	"	45\$
A 3.ª série . . .	" 80\$	"	45\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10.112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUMÁRIO

Ministério do Interior :

Decreto-lei n.º 36:819 — Autoriza a emigração de trabalhadores portugueses naturais e residentes no arquipélago da Madeira, bem como de suas famílias, desde que provem ter trabalho assegurado por contrato e convenientemente remunerado nos países a que se destinem.

Ministério dos Negócios Estrangeiros :

Aviso — Torna público ter sido assinado em Lisboa, entre os Governos de Portugal e da Dinamarca, um Acordo sobre transportes aéreos.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Junta da Emigração

Decreto-lei n.º 36:819

As disposições do decreto-lei n.º 36:199, de 29 de Março de 1947, suspendendo a emigração portuguesa, tiveram em vista permitir a definição dos princípios e das disposições relativos à protecção do emigrante e ao condicionamento da emigração autorizada.

Porque esses estudos dependem das negociações tendentes ao estabelecimento de acordos com os países interessados, serão necessariamente demorados.

Reconhecendo-se, por outro lado, que nas condições actuais é possível consentir a saída do arquipélago da Madeira, sem prejuízo para a economia das ilhas e em benefício próprio, a trabalhadores e famílias que, com garantias consideradas suficientes, se disponham a trabalhar em país estrangeiro;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte :

Artigo 1.º É autorizada a emigração de trabalhadores portugueses naturais e residentes no arquipélago da Madeira, bem como de suas famílias, desde que provem ter trabalho assegurado por contrato e convenientemente remunerado nos países a que se destinem.

§ único. As bases dos contratos de trabalho serão propostas pela Junta da Emigração e homologadas pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, conforme o disposto no § 1.º do artigo 1.º do decreto-lei n.º 36:558, de 28 de Outubro de 1947.

Art. 2.º Até à revogação do decreto-lei n.º 36:199, de 29 de Março de 1947, a Junta da Emigração, ouvido o governador do distrito autónomo do Funchal, proporá os contingentes de trabalhadores autorizados a sair do arquipélago da Madeira em relação a cada profissão, nas condições expressas na alínea e) do artigo 1.º do decreto-lei n.º 36:558, do 28 de Outubro de 1947.

Art. 3.º Fixados os contingentes de trabalhadores, cabe ao governador do distrito autónomo do Funchal, nos termos das disposições em vigor, a sua selecção técnica, a emissão de passaportes e a verificação das condições contratuais e dos planos de recrutamento aprovados.

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

Paços do Governo da República, 6 de Abril de 1948. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Augusto Cancellia de Abreu* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Teófilo Duarte* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Daniel Maria Vieira Barbosa* — *Manuel Gomes de Araújo*.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna

Aviso

Por ordem superior se faz público que em 15 de Dezembro de 1947 foi assinado em Lisboa, entre os Governos de Portugal e da Dinamarca, um Acordo sobre transportes aéreos, que, nos termos do seu artigo XII, entrou imediatamente em vigor e cujos textos português, dinamarquês e inglês são os seguintes :

Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos de Portugal e da Dinamarca

Os Governos de Portugal e da Dinamarca, 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 necessária a conclusão de um Acordo destinado a estabelecer comunicações aéreas regulares entre e através os territórios de Portugal e da Dinamarca, designaram para esse efeito representantes, os quais, devidamente autorizados, acordaram nas disposições seguintes :

ARTIGO I

As Partes Contratantes reconhecem-se reciprocamente os direitos especificados no anexo a este Acordo para o

estabelecimento dos serviços aéreos no mesmo descritos (de ora avante referidos como «serviços convencionados»). Os serviços convencionados podem ser inaugurados imediatamente ou em data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual aqueles direitos são concedidos.

ARTIGO II

(1) Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado logo que a Parte Contratante que tiver esse direito designe uma ou mais empresas aéreas para a exploração da rota ou rotas especificadas. A Parte Contratante que concede a autorização deve, sujeita às disposições do § (2) deste artigo e do artigo VI, conceder sem demora a conveniente licença de exploração para a empresa ou empresas referidas.

(2) As empresas aéreas designadas podem ser obrigadas a apresentar às autoridades aeronáuticas competentes da Parte Contratante que concede a autorização provas de que se encontram em condições de cumprir as exigências prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades à exploração de linhas aéreas comerciais.

ARTIGO III

(1) Os encargos que qualquer das Partes Contratantes possa impor, ou permitir que sejam impostos, pela utilização dos aeroportos e outras facilidades, às empresas aéreas 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.

(2) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobresselentes metidos ou recebidos a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante por empresas de transportes aéreos (ou por conta destas) designadas pela outra Parte Contratante e exclusivamente destinados a ser utilizados pelas aeronaves destas empresas gozarão de um tratamento não menos favorável que o aplicado às empresas aéreas nacionais que explorem serviços de transporte aéreo internacional ou às empresas aéreas da nação mais favorecida no que respeita a direitos aduaneiros, despesas de inspecção ou outros direitos e encargos similares.

(3) As aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes nos serviços convencionados, 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 no território da outra Parte Contratante isentos de direitos aduaneiros e despesas de inspecção ou outros direitos ou encargos similares, mesmo que tais provisões sejam usadas por tais aeronaves em voos sobre aquele território.

ARTIGO IV

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidas pela outra na exploração dos serviços convencionados. 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 pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

ARTIGO V

(1) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, saída ou voos sobre o seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

(2) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga de aviões (como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena) serão aplicáveis aos passageiros, tripulação ou carga das aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante enquanto no território da primeira Parte Contratante.

ARTIGO VI

Cada Parte Contratante reserva-se o direito de negar ou revogar os direitos especificados no anexo a este Acordo sempre que se verifique que a propriedade principal e a fiscalização efectiva da empresa aérea designada pela outra Parte Contratante não pertencem a nacionais de qualquer das Partes Contratantes, ou no caso de falta de cumprimento, pela empresa aérea designada, das leis e regulamentos referidos no artigo V, ou ainda quando não sejam observadas as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com este Acordo.

ARTIGO VII

O presente Acordo será registado no Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil, estabelecida pela Convenção Internacional de Aviação Civil, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

ARTIGO VIII

Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição ou disposições do anexo a este Acordo, tal modificação pode ser feita por acordo directo entre as autoridades aeronáuticas competentes das Partes Contratantes.

ARTIGO IX

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo ou do seu anexo será submetida, para decisão, ao Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil (em conformidade com as disposições do capítulo 18.º, parte IV, da Convenção Internacional de Aviação Civil, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944), a não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a questão a um tribunal arbitral, designado por mútuo acordo, ou a qualquer outra pessoa ou entidade. As Partes Contratantes obrigam-se a cumprir a decisão proferida.

ARTIGO X

Se uma convenção aérea geral, multilateral, ratificada por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acordo deverá ser modificado de modo que as suas disposições se conciliem com as da referida Convenção.

ARTIGO XI

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 Internacional de Aviação Civil. Feita a notificação, este Acordo deixará de vigorar na data que naquela for indicada, a qual todavia terá de deixar decorrer um prazo não inferior a doze meses após a recepção da notificação 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 Internacional de Aviação Civil.

ARTIGO XII

Este Acordo entrará em vigor no dia da assinatura.

Feito em Lisboa, em duplicado, aos quinze dias de Dezembro de mil novecentos e quarenta e sete, em português, dinamarquês e inglês, tendo cada texto igual valor.

Pelo Governo Português, *José Caeiro da Matta*.
Pelo Governo Dinamarquês, *F. Boeck*.

ANEXO

1. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I deste anexo serão designadas pelo Governo Português.

2. A empresa ou empresas de transporte para explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II deste anexo serão designadas pelo Governo Dinamarquês.

3. a) Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I, as empresas portuguesas designadas nos termos do n.º 1 gozarão em território dinamarquês de direitos de trânsito e de aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste anexo, e ainda o de utilizar, nas referidas rotas, os aeródromos e facilidades complementares affectos ao tráfego internacional.

b) Para o fim de explorar uma rota ou rotas entre Portugal e a América do Norte, serão também concedidos direitos de trânsito e aterragem para fins não comerciais em território da Groenlândia à empresa ou empresas portuguesas designadas.

4. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas dinamarquesas designadas nos termos do n.º 2 gozarão em território português de direitos de trânsito e de aterragem para fins não comerciais, assim como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, carga e correio — nas condições deste anexo, e ainda o de utilizar nas referidas rotas os aeródromos e facilidades complementares affectos ao tráfego internacional.

5. As facilidades de transporte aéreo ao serviço do público deverão ser bem adaptadas às necessidades deste.

6. Será oferecida às empresas de transporte aéreo das duas Partes Contratantes uma justa e igual oportunidade de exploração do tráfego nas rotas entre os seus respectivos territórios reguladas por este anexo.

7. Na exploração pelas empresas de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes dos grandes serviços internacionais (*trunk services*) descritos neste anexo serão tomados em consideração os interesses das empresas da outra Parte Contratante, de modo a não serem indevidamente affectados os serviços que estas exploram em toda ou em parte da extensão das rotas.

8. Fica entendido pelas Partes Contratantes que os serviços explorados por uma empresa designada nos termos do Acordo e deste anexo serão organizados tendo em mente que o objectivo principal a que visam é oferecer uma capacidade adequada à procura do tráfego entre o país de que a empresa é nacional e o país do destino útil do mesmo tráfego. Nestes serviços o direito de embarcar ou desembarcar em qualquer ponto ou pontos das rotas previstas neste Anexo tráfego internacional — passageiros, carga e correio — destinado ou proveniente de terceiros países será usado em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelos dois Governos e será sujeito ao princípio geral de que a capacidade deve adaptar-se:

a) À procura de tráfego entre o país de origem e os de destino;

b) Às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados;

c) Às exigências do tráfego da área que a linha aérea atravessa, tidos em conta os serviços aéreos locais e regionais.

9. No que se refere à aplicação do número antecedente, o Governo Dinamarquês reconhece a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e Brasil, os quais serão considerados como tendo o mesmo carácter que os serviços mencionados na última categoria da alínea c) do n.º 8.

10. A determinação das tarifas nos termos do número seguinte será feita a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, tais como custo da exploração, lucro razoável e ainda as tarifas estabelecidas por quaisquer outras empresas e as características de cada serviço.

11. As tarifas a aplicar nas rotas ou em parte das rotas exploradas por empresas de ambas as Partes Contratantes serão acordadas primeiro entre as empresas e submetidas depois à aprovação das autoridades aeronáuticas das mesmas Partes Contratantes. Ao fixarem-se as tarifas ter-se-ão em conta as recomendações da Associação Internacional de Transporte Aéreo (I. A. T. A.). Na falta de acordo entre as empresas, procurarão chegar a acordo as Partes Contratantes. Se não o conseguirem, proceder-se-á nos termos do artigo IX do acordo.

José Caeiro da Matta.
F. Boeck.

QUADRO I

**Rotas portuguesas que terminam
em território dinamarquês ou que o atravessam**

1. Lisboa-Copenhague, via Bordéus-Paris-Bruxelas-Amsterdão, ou Madrid-Barcelona-Marselha-Genebra ou Zurique-pontos na Alemanha-pontos para além, nos dois sentidos.
2. Lisboa-Londres-Copenhague, com ou sem escala em Amsterdão, e pontos para além, nos dois sentidos.
3. Lisboa-Shannon ou Prestwick-Reykjavik ou um ponto no sul da Groenlândia (a designar)-Gander-Nova Iorque, nos dois sentidos.

As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes de ambas as Partes Contratantes.

José Caeiro da Matta.
F. Boeck.

QUADRO II

**Rotas dinamarquesas que terminam
em território português ou que o atravessam**

1. Copenhague-Paris-Bordéus-Lisboa, em ambos os sentidos.
2. Copenhague-pontos na Alemanha-Zurique e ou Genebra-Marselha ou Barcelona e/ou Madrid-Lisboa, em ambos os sentidos.
3. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca, via pontos intermediários no Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e/ou França para os Açores e além para pontos na América do Norte, em ambos os sentidos.
4. Suécia e/ou Noruega e/ou Dinamarca, via pontos intermediários na Europa Ocidental-Lisboa-Casablanca (se assim for desejado)-Dakar e/ou Sal-Natal ou Recife-para o Rio de Janeiro e para pontos além, em ambos os sentidos.
5. Suécia e ou Noruega e/ou Dinamarca para a África do Sul, via territórios portugueses, em ambos os

sentidos, devendo o pedido para o estabelecimento desta rota ser feito ulteriormente e assentes ao mesmo tempo as condições do seu funcionamento por ambas as Partes Contratantes.

As rotas acima mencionadas podem ser alteradas por acordo entre as autoridades aeronáuticas competentes de ambas as Partes Contratantes.

José Caeiro da Matta.
F. Boeck.

Luftfartsoverenskomst mellem den portugisiske og den danske Regering.

Den portugisiske og den danske Regering har, i Betragtning af,

at de Muligheder, som den orhvervsmæssige Luftfart frembyder som Befordringsmaade, er blevet betydeligt forøgede,

at det maa anses for ønskeligt paa en betryggende og planmæssig Maade at organisere de regelmæssige internationale Luftruter og i videst Omfang at udvikle det internationale Samarbejde, for saa vidt angaar saadanne Ruter, og

at det er paakrævet at afslutte en Overenskomst med Henblik paa Oprettelse af regelmæssige Luftfartsforbindelser mellem og gennem Portugals og Danmarks Territorier,

i dette Øjemed udpeget behørigt befuldmægtigede Repræsentanter, som er kommet overens om følgende:

ARTIKEL I.

Hver af de kontraherende Parter tilstaar den anden kontraherende Part de i Tillægget til nærværende Overenskomst opregnede Rettigheder med Henblik paa Oprettelsen af de deri angivne Luftruter (i det følgende betegnet som de «aftalte Ruter»). De aftalte Ruter kan aabnes straks eller paa et senere Tidspunkt efter Bestemmelse af den kontraherende Part, hvem Rettighederne tilstaas.

ARTIKEL II.

(1) Driften af hver af de aftalte Ruter kan paabegyndes, saa snart den kontraherende Part, hvem Rettighederne er tilstaaet, har udpeget et eller flere Luftfartsselskaber til at drive den eller de angivne Ruter. Den kontraherende Part, som tilstaar Rettighederne, er med Forbehold af Bestemmelserne i nærværende Artikels Stykke (2) og Artikel VI forpligtet til uopholdeligt at give det eller de paagældende Luftfartsselskaber den hertil fornødne Tilladelse.

(2) Det kan paalægges de udpegede Luftfartsselskaber overfor de kompetente Luftfartsmyndigheder hos den kontraherende Part, der tilstaar Rettighederne, at dokumentere, at de opfylder de Betingelser, der er foreskrevet i de Love og Bestemmelser, som af disse Myndigheder normalt anvendes for kommercielle Luftfartsselskabers Drift.

ARTIKEL III.

(1) De Afgifter for Benyttelsen af Lufthavne og andre Hjælpe midler, som den ene af de kontraherende Parter maatte paalægge eller tillade, at der paalægges de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartsselskaber, maa ikke være højere end de, der betales for Benyttelsen af saadanne Lufthavne og Hjælpe midler af dens egne i tilsvarende international Trafik anvendte Luftfartøjer.

(2) Brændstof, Smøreolie og Reservedele, som er indført til eller taget ombord i Luftfartøjer paa den ene

kontraherende Parts Territorium af de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartsselskaber eller paa disses Vegne for udelukkende at benyttes af saadanne udpegede Luftfartsselskabers Luftfartøjer, skal med Hensyn til Toldafgifter, Undersøgelsesafgifter eller lignende Afgifter, som paalægges af den førstnævnte kontraherende Part, indrømmes en Behandling, der ikke er mindre gunstig end den, som tilstaas dens egne Luftfartsselskaber, der driver international Trafik, eller en mestbegünstiget Stats Luftfartsselskaber.

(3) Luftfartøjer, som af den ene kontraherende Parts udpegede Luftfartsselskaber anvendes paa de aftalte Ruter, samt Forsyninger af Brændstof, Smøreolie, Reservedele, almindeligt Udstyr og Forraad, som forefindes ombord i saadanne Luftfartøjer, er paa den anden kontraherende Parts Territorium fritaget for Toldafgifter, Undersøgelsesafgifter eller lignende Afgifter eller Gebyrer, selv om saadanne Forsyninger benyttes af saadanne Luftfartøjer under Flyvning indenfor dette Territorium.

ARTIKEL IV.

Luftdygtighedsbeviser, Duelighedsbeviser og Certifikater, der er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende Part, og som fremdeles er i Kraft, skal anerkendes som gyldige af den anden kontraherende Part, for saa vidt angaar Driften af de aftalte Ruter. Hver af de kontraherende Parter forbeholder sig dog Ret til, for saa vidt angaar Flyvning over dens eget Territorium, at nægte at anerkende Gyldigheden af Duelighedsbeviser og Certifikater, som er udstedt til dens egne Statsborgere af den anden kontraherende Part eller af nogen anden Stat.

ARTIKEL V.

(1) Den ene kontraherende Parts Love og Bestemmelser vedrørende Ankomst til, Afgang fra eller Flyvning over dens Territorium for Luftfartøjer i international Trafik finder Anvendelse paa Luftfartøjer, tilhørende de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartsselskaber.

(2) Den ene kontraherende Parts Love og Bestemmelser vedrørende Ankomst til eller Afgang fra dens Territorium for Passagerer, Besætning eller Ladning ombord i Luftfartøjer (saasom Bestemmelser angaaende Indrejse, Klarering, Indvandring, Pas, Told og Karantæne) finder Anvendelse paa Passagererne, Besætningen eller Ladningen i Luftfartøjer, tilhørende de af den anden kontraherende Part udpegede Luftfartsselskaber under Ophold paa den førstnævnte kontraherende Parts Territorium.

ARTIKEL VI.

Hver af de kontraherende Parter forbeholder sig Ret til at nægte at give eller tilbagekalde de i Tillægget til nærværende Overenskomst angivne Rettigheder i ethvert Tilfælde, hvor det ikke findes godtgjort, at en væsentlig Del af Ejendomsretten til og effektiv Kontrol med et af den anden kontraherende Part udpeget Luftfartsselskab beror hos en af de kontraherende Parter Statsborgere, eller hvor et udpeget Luftfartsselskab undlader at efterkomme de i Artikel V nævnte Love og Bestemmelser eller igrønt undlader at opfylde de Vilkaar, ifølge hvilke Rettighederne er givet i Overensstemmelse med nærværende Overenskomst.

ARTIKEL VII.

Nærværende Overenskomst skal registreres hos den i Henhold til den i Chicago den 7. December 1944 under-

tegnede Convention om international civil Luftfart oprettede Organisation for international civil Luftfart.

ARTIKEL VIII.

Saafrømt en af de kontraherende Parter anser det for ønskeligt at ændre en eller flere Bestemmelser i Tillægget til nærværende Overenskomst, kan en saadan Ændring foretages ved direkte Aftale mellem de to kontraherende Parter kompetente Luftfartsmyndigheder.

ARTIKEL IX.

Enhver Tvist mellem de kontraherende Parter angaaende Fortolkningen eller Anvendelsen af nærværende Overenskomst eller dens Tillæg skal henvises til Afgørelse ved Raadet i den i Henhold til den i Chicago den 7. December 1944 undertegnede Convention om international civil Luftfart (Konventionens Kapitel 18, Afdeling IV), med mindre de kontraherende Parter bliver enige om at henvise Tvisten til Afgørelse ved en Voldgiftsdomstol, som nedsættes ved Aftale mellem de kontraherende Parter, eller en anden Person eller Organisation. De kontraherende Parter forpligter sig til at efterkomme den afsagte Kendelse.

ARTIKEL X.

Saafrømt en almindelig multilateral Luftfartskonvention, som tiltrædes af begge kontraherende Parter, træder i Kraft, skal nærværende Overenskomst ændres, saaledes at den bringes i Overensstemmelse med den nævnte Konventions Bestemmelser.

ARTIKEL XI.

Hver af de kontraherende Parter kan til enhver Tid overfor den anden kontraherende Part tilkendegive Ønsket om at bringe nærværende Overenskomst til Ophør. Opsigelsen skal samtidig meddeles Organisationen for international civil Luftfart. Hvis en saadan Opsigelse er foretaget, bringes nærværende Overenskomst til Ophør paa den i Opsigelsen angivne Dato, dog ikke tidligere end tolv Maaneder efter Datoen for den anden kontraherende Parts Modtagelse af Opsigelsen, med mindre denne efter Aftale tilbagekaldes inden nævnte Fristes Udløb. Saafrømt den anden kontraherende Part undlader at anerkende Modtagelsen af Opsigelsen, anses denne som modtaget fjorten Dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget den.

ARTIKEL XII.

Nærværende Overenskomst træder i Kraft paa Datoen for dens Undertegnelse.

Udfærdiget i Lissabon i to Eksemplarer den 15. December 1947 paa Portugisisk, Dansk og Engelsk, idet alle tre Tekster har samme Gyldighed.

For Portugals Regering, *José Caeiro da Matta*.
For Danmarks Regering, *Boeck*.

TILLÆG.

1. De(t) Luftfartsselskab(er), som beflyver de i dette Tillægs Liste I angivne Ruter, udpeges af den portugisiske Regering.

2. De(t) Luftfartsselskab(er), som beflyver de i dette Tillægs Liste II angivne Ruter, udpeges af den danske Regering.

3. a. Med Henblik paa Beflyvningen af de i Liste I angivne Ruter tilstaaes der paa dansk Territorium de(t) i Henhold til ovenstaaende Afsnit 1 udpegede portugisiske Luftfartsselskab(er) Ret til Overflyvning og tekniske Mellemlandinger samt Ret til i international Trafik at optage og afsætte Passagerer, Ladning og Post, som nedenfor bestemt, og til paa nævnte Ruter at benytte de for international Trafik bestemte Lufthavne og dertil hørende Hjælpebidler.

b. Med Henblik paa Beflyvningen af en eller flere Ruter mellem Portugal og Nordamerika tilstaaes der ligeledes de(t) udpegede portugisiske Luftfartsselskab(er) Ret til Overflyvning af og tekniske Mellemlandinger paa grønlandsk Territorium.

4. Med Henblik paa Beflyvningen af de i Liste II angivne Ruter tilstaaes der paa portugisisk Territorium de(t) i Henhold til ovennævnte Afsnit 2 udpegede danske Luftfartsselskab(er) Ret til Overflyvning og tekniske Mellemlandinger samt Ret til i international Trafik at optage og afsætte Passagerer, Ladning og Post, som nedenfor bestemt, og til paa nævnte Ruter at benytte de for international Trafik bestemte Lufthavne og dertil hørende Hjælpebidler.

5. De Muligheder for Luftbefordring, som stilles til Raadighed for det rejsende Publikum, skal staa i nøje Forhold til dettes Behov for saadan Befordring.

6. Hvert af de kontraherende Parter Luftfartsselskaber skal have rimelig og lige Adgang til at drive Luftfart paa enhver af de af dette Tillæg omfattede Ruter mellem deres respektive Territorier.

7. Ved Driften af de i dette Tillæg angivne Hovedruter skal den ene kontraherende Parts Luftfartsselskaber tage Hensyn til den anden kontraherende Parts Luftfartsselskabers Interesser, saaledes at den Trafik, som sidstnævnte driver paa samme Ruter eller Dele deraf, ikke paavirkes paa utilbørlig Maade.

8. De kontraherende Parter er indforstaaet med, at det ved Driften af en af nærværende Overenskomst og dens Tillæg omfattet Rute skal være et udpeget Luftfartsselskabs Hovedformaal at yde en Kapacitet svarende til Trafikbehovet mellem det Land, hvor dette Luftfartsselskab er hjemmehørende, og det Land, som er Trafikkens endelige Bestemmelsessted. Retten til paa saadanne Ruter i international Trafik at optage og afsætte Passagerer, Ladning og Post, bestemt for og kommende fra Tredie-Lande, paa en eller flere Pladser paa de i dette Tillæg angivne Ruter, skal udøves i Overensstemmelse med de almindelige Principper for en planmæssig Udvikling af Luftfarten, som anerkendes af de kontraherende Parter, og skal være undergivet det almindelige Princip, at Kapaciteten skal fastsættes i Forhold til:

a) Trafikbehovet mellem Hjemlandet og Bestemmelseslandene.

b) Behovet for Drift af gennemgaaende Luftruter, og
c) Trafikbehovet i det Omraade, Luftruten passerer, under Hensyntagen til lokale og regionale Ruter.

9. Hvad angaar Anvendelsen af Bestemmelserne i ovenstaaende Afsnit, anerkender den danske Regering, at Luftruterne mellem Portugal og Brasilien er af en ganske særlig Natur, og at de skal anses for at have samme Karakter som de i Slutningen af Stykke c) i nævnte Afsnit nævnte Ruter.

10. Taksterne skal i Overensstemmelse med nedenstaaende Afsnit fastsættes paa et rimeligt Niveau, idet der tages tilbørligt Hensyn til alle Faktorer af Betydning, saasom Driftsomkostninger, rimelig Fortjeneste, de af andre Luftfartsselskaber anvendte Takster og de enkelte Ruters særlige Karakter.

11. De Takster, som vil blive anvendt paa de Ruter eller Dele af en Rute, der beflyves af de kontraherende Parter Luftfartsselskaber, skal i første Række aftales indbyrdes mellem disse Luftfartsselskaber. Alle saaledes

aftalte Takster skal forelægges de respektive kontraherende Parters Luftfartsmyndigheder til Godkendelse. Ved Fastsættelsen af disse Takster skal der tages Hensyn til den internationale Lufttransportsammenslutning (IATA)'s Henstillinger. I Tilfælde af Uoverensstemmelse mellem Luftfartsselskaberne skal de kontraherende Parter søge at opnaa Enighed. Saafremt det ikke lykkes at opnaa Enighed, skal den i Overenskomstens Artikel IX foreskrevne Fremgangsmaade finde Anvendelse.

José Caeiro da Matta.
Boeck.

LISTE I.

Portugisiske Ruter, som har Endepunkt paa, eller som passerer dansk Territorium

1. Lissabon-København, via Bordeaux-Paris-Bryssel-Amsterdam, eller Madrid-Barcelona-Marseille-Genève eller Zürich-Punkter i Tyskland og Punkter derudover, vice-versa.
2. Lissabon-London-København, med eller uden Landing i Amsterdam, og Punkter derudover, vice-versa.
3. Lissabon-Shannon eller Prestwick-Reykjavik eller et Punkt i Sydgrønland (for senere Udvælgelse)-Gander-New York, vice-versa.

Ovennævnte Ruter kan ændres efter Aftale mellem begge kontraherende Parters kompetente Luftfartsmyndigheder.

José Caeiro da Matta.
Boeck.

LISTE II.

Danske Ruter, som passerer eller som har Endepunkt paa portugisisk Territorium.

1. København-Paris-Bordeaux-Lissabon, vice-versa;
2. København-Punkter i Tyskland-Zürich og/eller Genève-Marseille eller Barcelona og/eller Madrid-Lissabon, vice-versa;
3. Sverige og/eller Norge og/eller Danmark via mellem-liggende Punkter i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland og/eller Frankrig til Azorerne og videre til Punkter i Nordamerika, og vice-versa;
4. Sverige og/eller Norge og/eller Danmark via mellem-liggende Punkter i Vesteuropa-Lissabon-Casablanca, om ønskes til Dakar og/eller Sal-Natal eller Recife-til Rio de Janeiro og til Punkter derudover i begge Retninger;
5. Sverige og/eller Norge og/eller Danmark til Sydafrika via portugisisk Omraade vice-versa, Ansøgning herom skal indgives senere, og Betingelserne fastsættes samtidig af de to kontraherende Parter.

Ovennævnte Ruter kan ændres efter Aftale mellem begge kontraherende Parters kompetente Luftfartsmyndigheder.

José Caeiro da Matta.
Boeck.

**Air transport agreement between
the Governments of Portugal and Denmark.**

The Governments of Portugal and Denmark considering:

- that the possibilities of commercial aviation, as a means of transportation, have increased considerably;
- that it seems desirable to organize, in a safe and

orderly manner, the regular international air services and to develop as much as possible the international cooperation in respect of such services;

and

— that it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of establishing regular air communications between and through the territories of Portugal and of Denmark, have appointed representatives for this purpose who, being thereto duly authorized, have agreed as follows:

ARTICLE I.

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described (hereinafter referred to as the «agreed services»). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

ARTICLE II.

(1) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes. The contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article VI, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned.

(2) The airlines designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

ARTICLE III.

(1) The charges which either of the contracting parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other contracting party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(2) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party by, or on behalf of, the airlines designated by the other contracting party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or similar charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in international air transport or to the airlines of the most favoured nation.

(3) Aircraft of the designated airlines of one contracting party operating on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt in the territory of the other contracting party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

ARTICLE IV.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognised as valid by the other contracting party for the purpose of operating the agreed services. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory certificates of com-

petency and licences granted to its own nationals by the other contracting party or any other State.

ARTICLE V.

(1) The laws and regulations of one contracting party relating to entry into, departure from or flights over its territory of aircraft engaged in international air navigation shall apply to aircraft of the designated airlines of the other contracting party.

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of designated airlines of the other contracting party while in the territory of the first contracting party.

ARTICLE VI.

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the rights specified in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that principal ownership and effective control of a designated airline of the other contracting party are vested in nationals of either contracting party, or in case of failure by a designated airline to comply with its laws and regulations as referred to in Article V, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

ARTICLE VII.

This agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention for International Aviation signed at Chicago on the 7th December 1944.

ARTICLE VIII.

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

ARTICLE IX.

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organisation (in accordance with the provisions of Chapter 18, Part IV of the Convention for International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December 1944) unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

ARTICLE X.

If a general multilateral air Convention which is accepted by both contracting parties comes into force the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

ARTICLE XI.

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate on the date specified in the notice which shall not be less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is with-

drawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE XII.

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

Done at Lisbon, in duplicate, this 15th day of December, 1947, in the Portuguese, Danish and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government of Portugal, *José Caeiro da Matta.*

For the Government of Denmark, *F. Boeck.*

ANNEX.

1. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule I to this Annex shall be designated by the Portuguese Government.

2. The airline(s) operating the air services on the routes specified in Schedule II to this Annex shall be designated by the Danish Government.

3. a) For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I the designated Portuguese airline(s) referred to in paragraph 1 above shall be accorded in Danish territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

b) For the purpose of operating a route or routes between Portugal and North America rights of transit and non-traffic stops shall also be accorded to the designated Portuguese airline(s) in Greenland territory.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II the designated Danish airline(s) referred to in paragraph 2 above shall be accorded in Portuguese territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

5. The air transport facilities available to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

6. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route between their respective territories covered by this Annex.

7. In the operation by the airlines of either contracting party of the trunk services described in this Annex the interests of the airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

8. It is understood by the contracting parties that services provided by a designated airline under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services in international traffic passengers, cargo and mail destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Annex shall be applied in accordance with the general princi-

ples of orderly development to which the contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

a) To traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

b) To the requirements of through airline operation; and

c) To the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

9. As regards the application of the foregoing paragraph the Danish Government recognizes the very special nature of the air services between Portugal and Brazil, which shall be considered as having the same character as the services mentioned at the end of letter c) of the said paragraph.

10. The determination of rates in accordance with the following paragraph shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines as well as the characteristics of each service.

11. Tariffs to be charged on routes or parts of a route operated by the airlines of the contracting parties shall be agreed in the first instance between these airlines. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the respective contracting parties. In fixing these tariffs account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association. In the event of disagreement between the airlines the contracting parties shall endeavour to reach agreement. In case such an agreement cannot be reached the procedure of Article IX of the Agreement shall apply.

José Caeiro da Matta.
F. Boeck.

SCHEDULE I.

Portuguese routes terminating in or traversing Danish territory.

1. Lisbon-Copenhagen, via Bordeaux-Paris-Brussels-Amsterdam, or Madrid-Barcelona-Marseilles-Geneva or Zürich-points in Germany and points beyond, in both directions.
2. Lisbon-London-Copenhagen, with or without landing at Amsterdam, and points beyond, in both directions.
3. Lisbon-Shannon or Prestwick-Reykjavik or a point in South Greenland (for later designation)-Gander-New York, in both directions.

The above mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

José Caeiro da Matta.
F. Boeck.

SCHEDULE II.

Danish routes terminating in or traversing Portuguese territory.

1. Copenhagen-Paris-Bordeaux-Lisbon, in both directions;
2. Copenhagen-points in Germany-Zurich and/or Geneva-Marseilles or Barcelona and/or Madrid-Lisbon, in both directions;
3. Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate points in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and/or France to the Azores and further to points in North America, in both directions;

4. Sweden and/or Norway and/or Denmark via intermediate points in Western Europa-Lisbon-Casablanca, if desired-Dakar and/or Sal-Natal or Recife-to Rio de Janeiro and to points beyond in both directions;

5. Sweden and/or Norway and/or Denmark to South Africa via Portuguese territory in both directions, the application to be submitted later on and the conditions to be fixed at the same time by both contracting parties.

The above mentioned routes may be altered after agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties.

José Caeiro da Matta.
F. Boeck.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1947. — *Senhor Ministro.* — De harmonia com as conversações que conduziram à conclusão nesta data de um Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos da Dinamarca e de Portugal, tenho a honra de confirmar a Vossa Excelência ter ficado entendido:

1) Que as aeronaves das empresas aéreas designadas pelo Governo da Dinamarca, de harmonia com o n.º 2 do anexo do acima mencionado Acordo, que sobrevoem o território continental português nas rotas mencionadas no quadro II do anexo aterrarão em Lisboa, salvo derrogação a este princípio obtida previamente do Governo Português em casos especiais;

2) Que a disposição do n.º 4 do anexo relativa ao direito da empresa ou empresas aéreas designadas pelo Governo da Dinamarca de embarcar e desembarcar tráfico internacional — passageiros, carga e correio — não se aplicará ao tráfico em quaisquer pontos entre Portugal e Espanha.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Ministro, os protestos da minha alta consideração.

José Caeiro da Matta.

Sua Excelência o Senhor Frantz Christoffer Bianco Boeck, Ministro da Dinamarca.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1947. — *Senhor Ministro.* — De harmonia com as conversações que conduziram à conclusão nesta data de um Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos de Portugal e da Dinamarca, tenho a honra de confirmar a Vossa Excelência ter ficado entendido:

1) Que durante as paragens no território da Groenlândia todos os passageiros ou membros da tripulação terão de respeitar os regulamentos especiais em vigor, que são devidos ao facto de a Groenlândia ser, em princípio, um território fechado, onde todo o contacto com a população nativa é proibido.

2) Que as aterragens só poderão realizar-se nos aeródromos ou, no que se refere a hidroaviões, nas áreas marítimas adjuntas, devendo notar-se que para todos os fins úteis o aeródromo de Blue-West 1 é o único da Groenlândia a considerar para aterragens entre a Europa e a América e que este é actualmente fiscalizado pelas autoridades americanas, a quem se deve requerer a aterragem de aviões portugueses.

3) Que no caso de ter de se efectuar aterragens fora dos aeródromos as autoridades dinamarquesas mais próximas, eventualmente o Landfoged, deverão ser informadas sempre que for possível.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Ministro, os protestos da minha alta consideração.

José Caeiro da Matta.

Sua Excelência o Senhor Frantz Christoffer Bianco Boeck, Ministro da Dinamarca.

Lisbon, 15th December 1947. — *Your Excellency.* — With reference to the conversations which have to-day resulted in the conclusion of an Air Transport Agreement between the Governments of Denmark and Portugal, I have the honour to confirm that it has further been agreed:

1) That aircraft of the airline(s) designated by the Danish Government in accordance with paragraph 2) of the Annex to the aforesaid Agreement, which may fly across Portuguese continental territory on the routes mentioned in Schedule II to the Annex, shall stop at Lisbon, except for derogation from this principle agreed upon by the proper Portuguese authorities, in special cases;

2) That the provision of paragraph 4) of the Annex regarding the right of the designated Danish airline(s) to pick up and discharge in international traffic passengers, cargo and mail shall not apply to traffic on any points between Portugal and Spain.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Boeck.

His Excellency Dr. José Caeiro da Matta, Minister of Foreign Affairs, Lisbon.

Lisbon, 15th December 1947. — *Your Excellency.* — With reference to the conversations which have to-day resulted in the conclusion of an Air Transport Agreement between the Governments of Denmark and Portugal, I have the honour to confirm that it has further been agreed:

1. That during stops on the Greenland territory all passengers or members of the crew will follow such special regulations in force which are due to the fact that Greenland is in principle a closed territory where all intercourse with the native population is prohibited.

2. Landings may take place only at the airports or, as far as sea-planes are concerned, on the adjoining water-areas in which respect it is to be noted that for all practical purposes the airport at Blue-West 1 is the only airport on Greenland which enters into consideration for landings between Europe and America, and that this airport is actually controlled by the American Authorities, who would have to be applied to for the landing of Portuguese aircrafts.

3. That in case landings should take place outside of the airports the nearest Danish Authority, eventually the Landfoged, should, if possible, be informed.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Boeck.

His Excellency Dr. José Caeiro da Matta, Minister of Foreign Affairs, Lisbon.

Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna, 13 de Março de 1948. — O Director Geral, *António de Faria.*