

anos que se seguirem à abertura do primeiro, ao abrigo das disposições deste decreto-lei.

Art. 20.º Aos radiotelegrafistas que à data da publicação deste decreto-lei satisfaçam às condições 2.ª e 3.ª da alínea c) do seu artigo 10.º será autorizada a matrícula no curso complementar durante os cinco anos que se seguirem à abertura do primeiro, ao abrigo das disposições deste decreto-lei, desde que satisfaçam a um exame de admissão, cujo programa, a publicar oportunamente, deverá incluir uma parte de cultura geral e outra de ordem técnica.

§ único. Serão dispensados da prova de cultura geral do exame de admissão, nos termos deste artigo, os radiotelegrafistas de 2.ª classe que apresentem documentos comprovativos de aprovação no 6.º ano dos liceus ou no 1.º ano dos Institutos Industrial ou Comercial.

Art. 21.º O curso complementar para oficial maquinista de 1.ª classe, a que se refere a alínea b) do artigo 4.º, funcionará a partir do ano lectivo de 1946-1947, inclusive.

Art. 22.º Os cursos de radiotelegrafia, a que se refere o artigo 5.º, funcionarão a partir do ano lectivo de 1947-1948, inclusive.

Art. 23.º Em Outubro próximo haverá uma última época de exames nos termos da portaria n.º 10:652, de 4 de Agosto de 1943, alterada pela portaria n.º 10:513, de 14 de Outubro do mesmo ano, depois do que se devem considerar revogadas essas portarias.

Art. 24.º Este decreto-lei revoga e substitui o decreto-lei n.º 32:154, de 20 de Julho de 1942.

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

Paços do Governo da República, 19 de Setembro de 1946. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Augusto Cancellata de Abreu* — *Marcello José das Neves Alves Caetano* — *José Caeiro da Matta* — *Clotário Luiz Supico Ribeiro Pinto*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos
e da Administração Interna

Aviso

Por ordem superior se faz público que em 30 de Abril de 1946 foi assinado em Lisboa, entre o Governo Português e o Governo Provisório da República Francesa, 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 França

O Governo Português e o Governo Provisório da República Francesa, 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;

Que os acordos em matéria de exploração de serviços aéreos regulares concluídos anteriormente entre os dois Governos devem ser substituídos por um acordo mais

geral adoptado às novas condições dos transportes aéreos:

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 consumidas 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 reconhecidos 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 aéro-

naves 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 de Aviação Civil, criada 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 arranjos franco-portugueses anteriores relativos a transporte aéreo, em especial os concluídos pelos Governos dos dois países por troca de notas de 16 de Outubro e 10 de Novembro de 1934 e de 12 e 17 de Novembro de 1936.

ARTIGO X

Este Acordo e todos os contratos com ele relacionados serão registados na Organização Provisória da Aviação Civil Internacional, criada pelo Acordo Provisório de 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 colabo-

ração, 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 conformarem-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 trinta dias do mês de Abril de mil novecentos e quarenta e seis, em duplicado, em português e francês, tendo ambos os textos igual valor.

Pelo Governo de Portugal, *Salazar*.

Pelo Governo de França, *J. du Sault*.

ANEXO

I

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

II

O Governo da República Francesa 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 francês.

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 pelos 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 de tráfego existente nas regiões atravessadas, tidos em conta os serviços locais e regionais.

V

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 francesas 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.

Adenda relativa às linhas que ligam a França metropolitana e a África do Norte com Portugal e às linhas coloniais regionais 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, por um lado, nas linhas que ligam a França metropolitana e a África do Norte com Portugal e, por outro, nas linhas coloniais regionais 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 francesas 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 francesas 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. Du Sault.

Quadro I

Rotas que podem ser exploradas pelas empresas francesas de transporte aéreo

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

1.º De França para os Açores e, via pontos intermédios, para o Canadá, Estados Unidos, México, América Central ou Antilhas, nos dois sentidos.

2.º De França, via Argélia, África Ocidental Francesa, África Equatorial Francesa, e Angola para a União da África do Sul, nos dois sentidos.

3.º De França, via Tunísia, África Equatorial Francesa, Congo Belga e África Oriental Portuguesa, para Madagascar, nos dois sentidos.

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

1.º De Marselha, via Lisboa, Açores e pontos intermédios, para os Estados Unidos, México, América Central e Antilhas, nos dois sentidos.

2.º De França, via Portugal (Lisboa), Marrocos, África Ocidental Francesa (Dakar), para a América do Sul, nos dois sentidos.

3.º De Dakar, via Guiné Portuguesa (Bolama) e a costa africana, para Pointe Noire ou Brazzaville, nos dois sentidos.

4.º De Madagascar, via África Oriental Portuguesa (Moçambique-Quelimane-Beira-Lourenço Marques), para a União da África do Sul, nos dois sentidos.

5.º De Madagascar, via África Oriental Portuguesa (Moçambique) e África Oriental Britânica a Djibouti ou Cairo, nos dois sentidos.

C) Linhas em regime particular (ver adenda ao anexo):

1.º De Paris a Lisboa, via Bordéus, nos dois sentidos.

2.º De Marselha, via Espanha (Barcelona-Madrid), a Lisboa, nos dois sentidos.

3.º De Casablanca a Lisboa, via Tânger, nos dois sentidos.

4.º De Brazzaville a Angola (Luanda-Lobito-Moçamedes), nos dois sentidos.

J. du Sault.

Salazar.

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 Lisboa-Marselha-Atenas (ou Cairo)-Bassorah-Karachi-Goa-Rangoon-Hanoi-Macau e além, nos dois sentidos.

2.º Lisboa-Dakar (ou Bathurst)-Natal (ou Pernambuco)-Rio de Janeiro e além, nos dois sentidos.

3.º Lisboa-Madrid-Genebra-Zurich-Paris-Londres-Bordéus-Lisboa, nos dois sentidos.

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

1.º Uma das rotas seguintes, à escolha do Governo Português:

a) Lisboa-Cabo Juby-Vila Cisneros-Dakar-Bathurst-Bolama-Freetown (ou Monróvia)-Takoradi (ou Accra)-Lagos-Libreville-Luanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques, nos dois sentidos; ou

b) Lisboa-Dakar-Bamako-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Luanda a Lourenço Marques, como na precedente; ou

c) Lisboa-Colomb Béchar-Aulef-Gao-Lagos-Libreville-Luanda a Lourenço Marques, como na precedente; ou

d) Lisboa-Colomb Béchar-Aulef-Gao-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Luanda a Lourenço Marques, como na precedente.

2.º Lisboa-Madrid-Paris-Bruxelas e daí para Amesterdão e Estocolmo, via pontos intermédios, nos dois sentidos.

C) Linhas em regime particular (ver adenda ao anexo):

1.º Lisboa-Paris, via Bordéus, nos dois sentidos.

2.º Lisboa-Casablanca, via Tânger, nos dois sentidos.

3.º Luanda-Brazzaville, nos dois sentidos.

4.º Pontos em Angola-Pointe Noire, nos dois sentidos.

5.º Bolama-Bamako-Niamey (ou Gao), nos dois sentidos.

J. Du Sault.

Salazar.

Protocolo de assinatura

I

O Governo Francês 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.

II

Pelo que respeita à aplicação da secção IV do anexo, o Governo Francês 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.º da alínea d) da referida secção, *in fine*. Da mesma forma o Governo Português considera como tendo carácter semelhante o troço da linha do n.º 2.º da parte B) do quadro II compreendido entre Paris, Amesterdão e Estocolmo.

III

Fica estabelecido entre as Partes Contratantes que as disposições da secção III, alínea b), do anexo, que dizem respeito ao direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional — passageiros, correio e carga —, não serão aplicadas:

a) Pelo que respeita às linhas dos n.ºs 1.º e 2.º da parte B) e às linhas dos n.ºs 1.º e 2.º da parte C) do quadro I, nos pontos entre Portugal e a Espanha; e, no que respeita à linha do n.º 4.º da parte B) do quadro I nos pontos entre a África Oriental Portuguesa e a União da África do Sul;

b) Pelo que respeita à linha do n.º 2.º da parte B) do quadro II, nos pontos entre a França e a Espanha por um lado e entre a França e a Bélgica por outro.

Salazar.

J. du Sault.

Accord relatif aux transports aériens entre les territoires français et portugais

Le Gouvernement Provisoire de la République Française et le Gouvernement du Portugal, considérant:

Que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode 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

Que les accords antérieurement conclus entre les deux Gouvernements en matière d'exploitation de services aériens réguliers doivent être remplacés par un accord plus général adapté aux conditions nouvelles des transports aériens:

Ont désigné des représentants à cet effet, lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE PREMIER

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'annexe ci-jointe en vue de l'établissement des services internationaux énumérés à cette annexe. Les dits services peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

ARTICLE II

a) Chacun des services aériens énumérés à l'annexe peut être mis en exploitation, aussitôt que la Partie Contractante à laquelle les droits spécifiés à la dite annexe ont été concédés, a désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes en question.

b) L'entreprise ou les entreprises ainsi désignées par l'une des Parties Contractantes pourront être appelées, avant d'être autorisées à ouvrir les services visés par le présent Accord, à fournir aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, et ce conformément aux lois et règlements en vigueur en ce pays, toutes justifications sur sa qualification ainsi que sur son exploitation commerciale.

ARTICLE III

a) Chacune des Parties Contractantes convient que les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à la ou aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise, bénéficieront d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celles de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des dits aéronefs, seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

ARTICLE IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes et des services spécifiés à l'annexe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

ARTICLE V

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire

en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, de séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

ARTICLE VI

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou de révoquer une telle autorisation, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes ou lorsque cette entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article V ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

ARTICLE VII

Pour l'application du présent Accord et de son annexe le mot «territoire» s'entendra des régions terrestres et des eaux territoriales y 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 ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, créé par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ou, en attendant l'entrée en vigueur de la dite Convention entre les deux Parties Contractantes, au Conseil Intérimaire, créé par l'Accord Intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale, signé à Chicago à la même date.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

ARTICLE IX

Le présent Accord se substitue à tous arrangements franco-portugais antérieurs en matière de transports aériens, notamment à ceux conclus entre les deux Gouvernements par échange de lettres des 16 octobre et 10 novembre 1934 et des 12 et 17 novembre 1936.

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 Intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale, signé le 7 décembre 1944 à Chicago.

ARTICLE XI

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

b) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

c) Au cas où les deux Parties Contractantes auraient ratifié une Convention aéronautique multilatérale, ou y auraient adhéré, le présent Accord ou son annexe devront être amendés de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.

d) Si l'une des Parties Contractantes souhaite modifier les termes de l'annexe au présent Accord, elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de 60 jours à compter de la demande. Toute modification de l'annexe convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

e) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Une telle notification devra être faite simultanément à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou à l'organisme appelé à lui succéder. Le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou l'organisme appelé à lui succéder.

Fait à Lisbonne, le trente avril mil neuf cent quarante six, en double exemplaire, dans les langues française et portugaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Gouvernement Portugais, *Salazar*.

Pour le Gouvernement Provisoire de la République Française, *J. du Sault*.

ANNEXE

I

Le Gouvernement du Portugal accorde au Gouvernement de la République Française le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises françaises de transports aériens désignées par lui des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau I ci-annexé) qui traversent ou desservent les territoires portugais.

II

Le Gouvernement de la République Française accorde au Gouvernement du Portugal le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises portugaises de transports aériens désignées par lui des services aériens sur les lignes (mentionnées au tableau II ci-annexé) qui traversent ou desservent les territoires français.

III

a) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens 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'escale pour des raisons non com-

merciales sur les itinéraires et aux points énumérés dans la partie A du tableau I et du tableau II.

b) En vue d'assurer une coopération plus étroite entre les Parties Contractantes, de satisfaire aux besoins du public en transports aériens et d'exploiter les services considérés d'une manière économique et ordonnée, la ou les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes pourront, sur les itinéraires et aux points énumérés aux parties B et C du tableau I et du tableau II, bénéficier, en plus des droits ci-dessus accordés en a), de la faculté de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur tous aéroports affectés au trafic international aux conditions ci-après:

Les autorités aéronautiques compétentes de chaque Partie Contractante se consulteront de temps à autre ou à la demande de l'une d'elles pour déterminer la proportion desdits services qui peuvent effectuer un tel trafic international.

Cette proportion sera évaluée et ajustée en fonction de la demande de trafic aux points considérés et compte tenu des services aériens exploités par chaque Partie Contractante sur l'itinéraire en question ou sur des itinéraires parallèles.

La capacité totale offerte par lesdits services devra être déterminée par les autorités aéronautiques des deux pays lors de ces consultations de la manière prévue à la section IV ci-dessous.

IV

Il est convenu entre les Parties Contractantes:

a) Que les capacités de transports offertes par les entreprises des deux pays devront être adaptées à la demande de trafic.

b) Que 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) Que les services prévus aux tableaux ci-joints auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondante à la demande de trafic entre le pays dont ressort l'entreprise et le pays auquel le trafic est destiné.

d) Que le droit d'embarquer et de débarquer, aux points et sur les itinéraires spécifiés, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1° À la demande de 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, compte tenu des services locaux et régionaux.

V

La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal et des caractéristiques présentées par chaque service, telles que les conditions de vitesse et de confort.

Dans l'établissement de ces tarifs, les recommandations de l'Association du Transport Aérien International seront prises en considération.

À défaut de recommandations de ladite Association, les entreprises portugaises et françaises s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport

aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcoures.

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 la fixation des tarifs, les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article VIII de l'Accord.

Additif relatif aux lignes reliant la France métropolitaine et l'Afrique du Nord avec le Portugal et aux lignes coloniales régionales intéressant les deux pays.

a) Les autorités aéronautiques compétentes des deux pays se mettront d'accord sur la capacité de transport qui devra être initialement mise en service, d'une part, sur les lignes reliant la France métropolitaine et l'Afrique du Nord au Portugal, d'autre part, sur les lignes coloniales régionales qui font l'objet du tableau I, paragraphe C), et du tableau II, paragraphe C).

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

Ces mêmes entreprises pourront également, en vue de tenir compte de besoins imprévus ou de demandes exceptionnelles de trafic, procéder à des ajustements d'une durée limitée desdites capacités.

Elles en rendront compte immédiatement aux autorités aéronautiques compétentes de leurs pays respectifs, qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

b) Cette capacité sera répartie à égalité entre les entreprises portugaises et françaises exploitant les mêmes lignes.

c) Au cas où les autorités aéronautiques compétentes de l'un des deux pays désireraient ne pas utiliser sur une ou plusieurs lignes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les autorités aéronautiques de l'autre pays, en vue de transférer à celles-ci pour un temps déterminé la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite du plafond prévu.

Les autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits pourront à tout moment les reprendre.

d) Les entreprises de transports aériens désignées par les deux pays qui exploiteront des services sur les mêmes lignes visées au paragraphe a) s'entendront sur les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités.

Cette entente, tenant compte des capacités à mettre en ligne pour chacun des exploitants, déterminera la fréquence des services, la répartition des horaires, les tarifs à appliquer et, en général, les conditions dans lesquelles ces services seront exploités par les entreprises désignées.

e) Les ententes conclues entre les entreprises et toutes modifications qui y seraient apportées devront être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

f) Au cas où des pays tiers viendraient à exploiter des services sur les itinéraires qui font l'objet du présent additif, les entreprises françaises et portugaises intéressées pourront, avec l'approbation de leurs autorités aéronautiques respectives, s'entendre avec la ou les entreprises de ces pays pour déterminer les modalités d'une exploitation en coopération basée sur les mêmes principes.

Salazar.

J. du Sault.

Tableau I

Routes pouvant être desservies par les entreprises françaises de transport aérien

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

1° De France vers les Açores et, via des points intermédiaires, vers le Canada, les États-Unis, le Mexique, l'Amérique Centrale ou les Antilles, dans les deux sens.

2° De France, via l'Algérie, l'A. O. F., l'A. E. F., l'Angola vers l'Union Sud-Africaine, dans les deux sens.

3° De France, via la Tunisie, l'A. E. F., le Congo Belge, l'Afrique Orientale Portugaise, vers Madagascar, dans les deux sens.

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

1° De Marseille, via Lisbonne, les Açores et via des points intermédiaires, vers les États-Unis, le Mexique, l'Amérique Centrale ou les Antilles, dans les deux sens.

2° De France, via le Portugal (Lisbonne), le Maroc, l'A. O. F. (Dakar), vers l'Amérique du Sud, dans les deux sens.

3° De Dakar, via la Guinée Portugaise (Bolama) et la côte africaine, vers Pointe-Noire ou Brazzaville, dans les deux sens.

4° De Madagascar, via l'Afrique Orientale Portugaise (Mozambique-Quelimane-Beira-Lourenço Marques), vers l'Union Sud-Africaine, dans les deux sens.

5° De Madagascar, via l'Afrique Orientale Portugaise (Mozambique) et l'Afrique Orientale Britannique, vers Djibouti ou le Caire, dans les deux sens.

C) Lignes en régime particulier (voir additif à l'annexe):

1° De Paris à Lisbonne, via Bordeaux, dans les deux sens.

2° De Marseille, via l'Espagne (Barcelone-Madrid), à Lisbonne, dans les deux sens.

3° De Casablanca à Lisbonne, via Tanger, dans les deux sens.

4° De Brazzaville vers l'Angola (Luanda-Lobito-Moçâmedes), dans les deux sens.

Tableau II

Routes pouvant être desservies par les entreprises portugaises de transport aérien

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

1° Lisbonne-Marseille-Athènes (ou le Caire)-Bassorah-Karachi-Goa-Rangoon-Hanoi-Macao et au-delà, dans les deux sens.

2° Lisbonne-Dakar (ou Bathurst)-Natal (ou Pernambuco)-Rio de Janeiro et au-delà, dans les deux sens.

3° Lisbonne-Madrid-Genève-Zurich-Paris-Londres-Bordeaux-Lisbonne, dans les deux sens.

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

1° L'un des itinéraires suivants, au choix du Gouvernement Portugais:

a) Lisbonne-Cap Juby-Vila Cisneros-Dakar-Bathurst-Bolama-Freetown (ou Monrovia)-Takoradi (ou Accra)-Lagos-Libreville-Luanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques, dans les deux sens; ou

b) Lisbonne-Dakar-Bamako-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Luanda à Lourenço Marques, comme la précédente; ou

c) Lisbonne-Colomb Béchar-Aoulef-Gao-Lagos-Libreville-Luanda à Lourenço Marques, comme la précédente; ou

d) Lisbonne-Colomb Béchar-Aoulef-Gao-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Bangui-Léopoldville-Luanda à Lourenço Marques, comme la précédente.

2° Lisbonne-Madrid-Paris-Bruxelles et de la vers Amsterdam ou Stockholm, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

C) Lignes en regime particulier (voir additif à l'annexe):

1° Lisbonne-Paris, via Bordeaux, dans les deux sens.

2° Lisbonne-Casablanca, via Tanger, dans les deux sens.

3° Luanda-Brazzaville, dans les deux sens.

4° Points en Angola-Pointe-Noire, dans les deux sens.

5° Bolama-Bamako-Niamey (Gao), dans les deux sens.

Salazar.

J. du Sault.

Protocole de signature

I

Le Gouvernement Français s'engage à ce que tout aéronef des lignes mentionnées au tableau I de l'annexe au présent Accord survolant le territoire continental portugais fasse escale à Lisbonne, sauf dérogation obtenue préalablement du Gouvernement Portugais dans des cas spéciaux.

II

En ce qui concerne l'application de la section IV de l'annexe, le Gouvernement Français reconnaît la nature très spéciale des services aériens entre le Portugal et le Brésil, lesquels seront considérés comme ayant le même caractère que celui des services mentionnés au 3° de l'alinéa d) de ladite section, in fine.

De même, le Gouvernement Portugais considère comme ayant un tel caractère la portion de la ligne 2 de la partie B) du tableau II comprise entre Paris, Amsterdam et Stockholm.

III

Il est convenu entre les Parties Contractantes que les dispositions de la section III, b), de l'annexe, qui se rap-

portent au droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises, ne seront pas applicables:

a) En ce qui concerne les lignes 1 et 2 de la partie B) et les lignes 1 et 2 de la partie C) du tableau I dans les points entre le Portugal et l'Espagne, et, en ce qui concerne la ligne 4 de la partie B) du tableau I, dans les points entre l'Afrique Orientale Portugaise et l'Union Sud-Africaine;

b) En ce qui concerne la ligne 2 de la partie B) du tableau II dans les points entre la France et l'Espagne d'une part et la France et la Belgique d'autre part.

Salazar.

J. du Sault.

Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna. 5 de Agosto de 1946. — O Director Geral, *Marcelo Matias.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Publica-se, de conformidade com as disposições do artigo 7.º do decreto n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Obras Públicas, por despacho de 9 do corrente mês, autorizou, de harmonia com o estabelecido no artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, que seja reforçada com a importância de 50.000\$ a dotação do n.º 1) do artigo 19.º, do capítulo 2.º, do actual orçamento deste Ministério, por transferência da verba do n.º 3) dos referidos artigo e capítulo.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 12 de Setembro de 1946. — Pelo Chefe da Repartição, *Eduardo C. S. Navarro de Castro.*