



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO—1\$20

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 do que se recebem 2 exemplares auunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	130\$
A 1.ª série . . .	" 90\$	"	48\$
A 2.ª série . . .	" 80\$	"	43\$
A 3.ª série . . .	" 80\$	"	43\$

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 dos Negócios Estrangeiros:

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

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Políticos
e da Administração Interna

Aviso

Por ordem superior se faz público que em 11 de Novembro de 1947 foi assinado em Lisboa, entre os Governos de Portugal e da Noruega, um acordo sobre transportes aéreos, que, nos termos do seu artigo XII, entrou imediatamente em vigor e cujos textos português, norueguês e inglês são os seguintes:

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

Os Governos de Portugal e da Noruega, 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 Noruega: 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 di-

reito 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 reconhecidos 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 na 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 da parte IV, capítulo 18.º, 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 ca-

torze 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 onze dias de Novembro de mil novecentos e quarenta e sete, em português, norueguês e inglês, tendo cada texto igual valor.

Pelo Governo Português, *José Caeiro da Matta*.

Pelo Governo Norueguês, *Alf Hassel*.

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 Real Norueguês.

3. 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 norueguês 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 afectos ao tráfego internacional.

4. Para o fim de explorar serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II, as empresas norueguesas 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 afectos 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 afectados 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 Real Norueguês 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. 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.

Alf Hassel.

QUADRO I

Rotas portuguesas que terminam em território norueguês ou que o atravessam

1. Lisboa-Oslo, via Bordéus-Paris-Bruxelas-Amsterdão-Copenhaga, ou Madrid-Barcelona-Marselha-Genebra, ou Zurique-pontos na Alemanha-Copenhaga e pontos para além, nos dois sentidos;
2. Lisboa-Londres-Oslo e pontos para além, 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.

Alf Hassel.

QUADRO II

Rotas norueguesas que terminam em território português ou que o atravessam

1. Oslo via pontos intermediários-Marselha-Barcelona-Madrid-Lisboa, em ambos os sentidos.
2. Oslo via pontos intermediários-Paris-Bordéus-Lisboa, em ambos os sentidos.
3. Noruega e/ou Suécia 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. Noruega e/ou Suécia 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. Noruega e/ou Suécia 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.

Alf Hassel.

Luftfartsavtale mellom Portugals regjering og Norges regjering

I betraktning av at mulighetene for kommersiell luftfart som transportmiddel har økt betraktelig,

at det synes ønskelig å organisere de regulære internasjonale luftruter på en trygg og velordnet måte og å utvikle så nye som mulig det internasjonale samarbeid med hensyn til slike luftruter, og

at det er nødvendig å slutte en avtale i den hensikt å etablere regulær luftruteforbindelse mellom og videre gjennom Portugals og Norges territorier,

har Portugals og Norges regjeringer i dette øyemed oppnevnt befullmektigede representanter som er blitt enige om følgende:

ARTIKKEL I.

Forsåvidt angår opprettelsen av de luftruter som er angitt i vedlegget til denne avtale (heretter kalt «avtalte ruter»), innrømmer hver kontraherende part den annen kontraherende part de rettigheter som der er angitt. De avtalte ruter kan settes igang straks eller på et senere tidspunkt etter valg av den kontraherende part som har fått rettighetene.

ARTIKKEL II.

1. En avtalt rute kan settes igang så snart den kontraherende part som har fått rettighetene, har utpekt ett eller flere luftfartsselskaper til å trafikkere den eller de særlig angitte ruter. Den kontraherende part som har gitt rettighetene er, med forbehold av bestemmelsene i denne artikkels annet ledd og i artikkel 6, forpliktet til uten opphold å gi den nødvendige driftstillatelse til det eller de luftfartsselskaper det gjelder.

2. De utpekte luftfartsselskaper kan pålegges å godtgjøre overfor den kontraherende parts kompetente luftfartsmyndigheter som har gitt rettighetene, at de oppfyller de vilkår som er foreskrevet i de lover og bestemmelser som normalt anvendes av disse myndigheter for kommersielle luftfartsselskapers drift.

ARTIKKEL III.

1. De avgifter som en av de kontraherende parter kan pålegge eller tillate palagt den annen kontraherende parts utpekte luftfartsselskaper for bruk av flyplasser og annen markorganisasjon, skal ikke være høyere enn de avgifter som måtte betales av vedkommende parts egne luftfartøyer i liknende internasjonal trafikk for bruk av slike flyplasser og slik markorganisasjon.

2. Brenselsstoffer, smøreolje og reservedeler som er blitt innført til eller tatt ombord i luftfartøy på en kontraherende parts område av eller på vegne av luftfartsselskaper utpekt av den annen kontraherende part, og beregnet til bruk bare for vedkommende luftfartsselskapers luftfartøyer, skal med hensyn til tollavgifter, inspeksjonsavgifter og liknende avgifter palagt av den førstnevnte kontraherende part, tilståes en behandling som ikke er mindre gunstig enn den som innrømmes nasjonale luftfartsselskaper som driver internasjonal luftfart eller som innrømmes luftfartsselskaper tilhørende land som nyter bestevilkår.

3. Luftfartøyer tilhørende en kontraherende parts utpekte luftfartsselskaper og som brukes på de avtalte ruter og slike luftfartøyers forsyninger av brenselsstoffer, smøreolje, reservedeler, vanlig utstyr og andre forsyninger som beholdes ombord i luftfartøyer skal på den annen kontraherende parts område være fritatt for tollavgifter, inspeksjonsavgifter og liknende avgifter selvom slike forsyninger blir brukt av nevnte luftfartøyer under flyging innen dette område.

ARTIKKEL IV.

Luftdygtighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en kontraherende part og som fremdeles er ikraft, skal godkjennes som gyldige av den annen kontraherende part når det gjelder drift av de avtalte ruter, Hver kontraherende part når det gjelder drift av de avtalte ruter, Hver kontraherende part forbeholder seg dog rett til forsåvidt angår flyging over dens eget område, å nekte å godkjenne duelighetsbevis og sertifikater som er gitt dens egne borgere av den annen kontraherende part eller hvilken som helst annen stat.

ARTIKKEL V.

1. En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til, avgang fra eller flukt over dens område av luftfartøyer i internasjonal trafikk skal komme til anvendelse på luftartøyer tilhørende de av den annen kontraherende part utpekte luftartsselskaper.

2. En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til eller avgang fra dens område av luftfartøyers passasjerer, besetning eller gods (som bestemmelser angående innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll og karantene) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetninger og gods i luftfartøyer tilhørende luftartsselskaper utpekt av den annen kontraherende part under opphold på den første kontraherende parts område.

ARTIKKEL VI.

Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte å innrømme eller til å tilbakekalle de rettigheter som er angitt i vedlegget til denne avtale i ethvert tilfelle hvor den ikke anser det godtgjort at den vesentlige eiendomsrett til og den effektive kontroll med et av den annen kontraherende part utpekt luftartsselskap ligger hos statsborgere tilhørende en av de kontraherende parter, eller hvor et utpekt luftartsselskap unnlater å følge de lover og bestemmelser som er nevnt i artikkel 5, eller på annen måte undlatter å oppfylle vilkårene for innrømmelsen av de rettigheter som gis i samsvar med denne avtale.

ARTIKKEL VII.

Denne avtale skal registreres hos Den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon som ble opprettet ved Overenskomsten om Internasjonal Sivil Luftfart underskrevet i Chicago 7. desember 1944.

ARTIKKEL VIII.

Hvis en av de kontraherende parter anser det ønskelig å få endret en eller flere bestemmelser i vedlegget til denne avtale, kan slik endring foretas ved direkte avtale mellom de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheter.

ARTIKKEL IX.

Meningsforskjell mellom de kontraherende parter med hensyn til fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale eller dens vedlegg skal henvises til Rådet i den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon til avgjørelse (i samsvar med bestemmelsene i del IV, kapitel XVIII i Overenskomst om Internasjonal Sivil Luftfart undertegnet i Chicago 7. desember 1944) med mindre de kontraherende parter blir enige om å henvise tvisten til avgjørelse av en voldgiftsomstol oppnevnt ved overenskomst mellom de kontraherende parter eller til en annen organisasjon eller person. De kontraherende parter forplikter seg til å høye seg for en slik avgjørelse.

ARTIKKEL X.

Hvis en alminnelig, flersidig luftfartsoverenskomst som godtas av begge kontraherende parter blir gjeldende,

skal nærværende avtale endres slik at den blir samsvarende med bestemmelsene i den nevnte overenskomst.

ARTIKKEL XI.

Hver av de kontraherende parter kan når som helst gi melding til den annen part om at den ønsker å bringe denne avtale til opphør. Oppsigelsen skal samtidig meddeles Den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon. Hvis oppsigelse er foretatt, skal avtalen tre ut av kraft på den dag som er angitt i oppsigelsen, dog ikke tidligere enn 12 måneder etter den dag da den annen part mottok oppsigelsen medmindre oppsigelsen er trukket tilbake etter overenskomst for utløpet av denne frist. Hvis erkjennelse av mottakelsen av oppsigelsen ikke gis av den annen kontraherende part, skal oppsigelsen anses å være mottatt 14 dager etter at den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon har mottatt den.

ARTIKKEL XII.

Denne avtale skal tre i kraft på underskrivningsdagen. Utferdiget i Lisboa den 11. november 1947 i to eksemplarer i portugisisk, norsk og engelsk tekst, idet alle tre tekster har samme gyldighet.

For den Portugisiske Regjering, *José Caeiro da Matta.*

For den Kgl. Norske Regjering, *Alf Hassel.*

VEDLEGG

1. Det eller de luftfartselskaper som driver lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste I etter dette vedlegg skal utpekes av den Portugisiske Regjering.

2. Det eller de luftfartsselskaper som driver lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste II etter dette vedlegg skal utpekes av den Kgl. Norske Regjering.

3. Med det formål å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste I skal det eller de utpekte portugisiske luftfartsselskaper som er nevnt i punkt 1. ovenfor, på norsk territorium gis rett til transittflyging, til ikke-trafikk-messige landinger såvel som rett til i internasjonal trafikk å ta opp og sett av passasjerer, gods og post som bestemt nedenfor, og til på de nevnte ruter å bruke flyplasser og tilhørende markorganisasjon bestemt for internasjonal trafikk.

4. Med det formål å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste II skal det eller de utpekte norske luftfartsselskaper som er nevnt i punkt 2. ovenfor, på portugisisk territorium gis rett til transittflyging, til ikke-trafikk-messige landinger såvel som rett til i internasjonal trafikk å ta opp og sette av passasjerer, gods og post som bestemt nedenfor, og til på de nevnte ruter å bruke flyplasser og tilhørende markorganisasjon bestemt for internasjonal trafikk.

5. De muligheter for lufttransport som stilles til de reisendes rådighet skal ha nær tilknytning til disses behov for slik transport.

6. Begge de kontraherende parters luftfartsselskaper skal ha samme adgang til å drive luftfart på de ruter mellom deres respektive territorier som omfattes av dette vedlegg.

7. Begge kontraherende parters luftfartsselskaper skal, når de driver luftfart på hovedruter som omhandles i dette vedlegg, ta hensyn til interessene til den annen kontraherende parts luftfartsselskaper i slik utstrekning at den trafikk som sistnevnte selskaper driver på vedkommende ruter eller deler av disse ikke påvirkes på utilbørlig måte.

8. De kontraherende parter er enige om at ved et utpekt luftfartsselskaps drift av ruter i henhold til denne

avtale og dens vedlegg skal først og fremst søkes oppnådd at trafikkkapasiteten avpasses etter behovet for trafikk mellom det land hvor vedkommende luftfartsselskap hører hjemme og det land som er trafikken endelige bestemmelsessted. Retten til på slike ruter i internasjonal trafikk å ta opp eller sette av passasjerer, gods og post som er bestemt for eller kommer fra et tredje land, på et sted eller på steder på de ruter som er angitt i dette vedlegg, skal brukes i samsvar med de alminnelige grunnsetninger for planmessig utvikling som begge parter anerkjenner og skal være underkastet den alminnelige regel at kapasiteten skal avpasses etter:

a) Transportbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandene;

b) Behovet for drift av gjennomgående ruter;

c) Transportbehovet i det området ruten går gjennom etterat hensyn er tatt til lokale og regionale ruter.

9. Med hensyn til anvendelsen av det foregående punkt anerkjenner den Kgl. Norske Regjering at trafikken mellom Portugal og Brasil er av en meget spesiell natur og må betraktes å være av samme karakter som de ruter som er nevnt på slutten under bokstav c) i det nevnte punkt.

10. Fastsettelsen av takster i henhold til det følgende punkt skal skje på et rimelig grunnlag, idet tilbørlig hensyn skal tas til alle faktorer av betydning, så som økonomisk drift, rimelig fortjeneste, og takster som forlanges av andre selskaper såvel som hver rutes spesielle karakter.

11. De tariffer som skal brukes på ruter eller deler av ruter som drives av de kontraherende parter luftfartøyer, skal i første rekke disse luftfartsselskaper bli enige om. Alle tariffer som man blir enig om på denne maten skal være gjenstand for godkjenning av de respektive kontraherende parter luftfartsmyndigheter. Ved fastsettelsen av disse tariffer skal hensyn tas til forslag fra «International Air Transport Association». I tilfelle av uenighet mellom luftfartsselskapene skal de kontraherende parter selv søke å oppnå enighet. Hvis enighet ikke kan oppnås, skal fremgangsmåten i artikkel 9. i denne avtale komme til anvendelse.

C. Matta.

Alf Hassel.

LISTE I.

Portugisiske ruter med endepunkt på eller som passerer norsk territorium

1. Lisboa-Oslo via Bordeaux-Paris-Bruxelles-Amsterdam-København, eller Madrid-Barcelona-Marseille-Genève eller Zürich via mellemliggende punkter i Tyskland-København og til bortenfor liggende steder, i begge retninger;
2. Lisboa-London-Oslo og til bortenfor liggende steder, i begge retninger.

De ovenfor nevnte ruter kan forandres etter overenskomst mellom de kontraherende parter kompetente luftfartsmyndigheter.

C. Matta.

Alf Hassel.

LISTE II

Norske ruter med endepunkt på eller som passerer portugisisk territorium

1. Oslo via mellemliggende steder-Marseille-Barcelona-Madrid-Lisboa, i begge retninger.
2. Oslo via mellemliggende steder-Paris-Bordeaux-Lisboa, i begge retninger.

3. Norge og/eller Sverige og/eller Danmark via mellemliggende steder i Det Forente Kongerike Storbritannia og Nord-Irland og/eller Frankrike til Asorene og videre til steder i Nord-Amerika, i begge retninger.

4. Norge og/eller Sverige og/eller Danmark via mellemliggende steder i Vest-Europa-Lisboa-Casablanca, om ønskelig-Dakar og/eller Sal-Natal eller Recife-Rio de Janeiro og til bortenfor liggende steder, i begge retninger.

5. Norge og/eller Sverige og/eller Danmark til Syd-Afrika via portugisiske territorier i begge retninger, søknaden skal innsendes senere og betingelsene fastsettes samtidig av begge kontraherende parter.

De ovenfor nevnte ruter kan forandres etter overenskomst mellom de kontraherende parter kompetente luftfartsmyndigheter.

C. Matta.

Alf Hassel.

Air transport agreement between the Governments of Portugal and Norway

The Governments of Portugal and Norway 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 Norway, have appointed representatives for this purpose who, being thereto duly authorised, 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 desi-

gnated 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 competency 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 International Civil Aviation Organisation set up by the Convention for International Civil 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 Part IV Chapter 18 of the Convention on 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 withdrawn 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 11th day of November, 1947, in the Portuguese, Norwegian and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Portuguese Government, *José Caeiro da Matta.*

For the Royal Norwegian Government, *Alf Hassel.*

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 Royal Norwegian Government.

3. 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 Norwegian 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.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II the designated Norwegian 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 principles 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 Royal Norwegian 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.
Alf Hassel.

SCHEDULE I.

Portuguese routes terminating in or traversing Norwegian territory

1. Lisbon-Oslo, via Bordeaux-Paris-Brussels-Amsterdam-Copenhagen, or Madrid-Barcelona-Marseilles-Geneva or Zurich-via intermediate points in Germany-Copenhagen-and to points beyond, in both directions;
2. Lisbon-London-Oslo and to points beyond, 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.

Alf Hassel.

SCHEDULE II.

Norwegian routes terminating in or traversing Portuguese territory

1. Oslo via intermediate points-Marseilles-Barcelona-Madrid-Lisbon, in both directions.
2. Oslo via intermediate points-Paris-Bordeaux-Lisbon, in both directions.
3. Norway and/or Sweden 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. Norway and/or Sweden and/or Denmark via intermediate points in Western Europe-Lisbon-Casablanca, if desired-Dakar and/or Sal-Natal or Recife-to Rio de Janeiro and to points beyond, in both directions.
5. Norway and/or Sweden and/or Denmark to South Africa via Portuguese territories, 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.

Alf Hassel.

Lisboa, 11 de Novembro 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 Noruega e de Portugal, tenho a honra de confirmar a Vossa Excelência ter ficado entendido:

1) Que as aeronaves das empresas aéreas designadas pelo Governo Real Norueguês, 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 Real Norueguês de embarcar e desembarcar tráfego 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 Alf Hassel, Ministro da Noruega.

Lisbon, 11th November 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 Norway and Portugal, I have the honour to confirm that it has further been agreed:

1) That aircraft of the airline(s) designated by the Royal Norwegian 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 Norwegian 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.

Alf Hassel.

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

Direcção-Geral dos Negócios Politicos e da Administração Interna, 18 de Janeiro de 1949.— O Director-Geral, *António de Faria.*