



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 de que se recebem 2 exemplares anunciam-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 o Acordo sobre transportes aéreos entre os Governos de Portugal e da Suécia.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos
e da Administração Interna

Aviso

Por ordem superior se faz público que em 6 de Março de 1947 foi assinado em Lisboa, entre os Governos de Portugal e da Suécia, um acordo sobre transportes aéreos, que, nos termos do seu artigo XIII, entrou imediatamente em vigor e cujos textos português, sueco e inglês são os seguintes:

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

Os Governos de Portugal e da Suécia 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 dos territórios de Portugal e da Suécia, 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

Este Acordo será registado na Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, estabelecida pelo Acordo Interino de Aviação Civil Internacional, assinado 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 Provisória de Aviação Civil (em conformidade com as disposições do artigo III, secção 6 (8), do Acordo Interino de Aviação Civil Internacional assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944) ou ao Conselho ou Organismo competente que lhe suceder, 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 Provisória de Aviação Civil ou ao organismo que lhe suceder. 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 Provisória de Aviação Civil Internacional ou pelo Organismo que lhe suceder.

ARTIGO XII

Para fins deste Acordo e do seu Anexo, o termo «Organismo que lhe suceder» significará a Organização que quando da entrada em vigor da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, substituir a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil.

ARTIGO XIII

Este Acordo entrará em vigor no dia da assinatura.

Feito em Lisboa, em duplicado, aos seis dias de Março de mil novecentos e quarenta e sete, em português, sueco e inglês, tendo cada texto igual valor.

Pelo Governo de Portugal:

José Caeiro da Matta.

Pelo Governo da Suécia:

Gustaf Weidel.

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 Sueco.

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 sueco 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 do 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 suecas 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 do 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 empre-

sas 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 Sueco reconhece a natureza muito especial dos serviços aéreos entre Portugal e o 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 o não conseguirem, proceder-se-á nos termos do artigo IX do Acordo.

*Caeiro da Matta.
Gustaf Weidel.*

QUADRO I

Rotas portuguesas que terminam em território sueco ou que o atravessam

Lisboa via Madrid-Paris-Bruxelas-Amsterdam e outros pontos intermediários para Estocolmo, em ambas as direcções.

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

QUADRO II

Rotas suecas que terminam em território português ou que o atravessam

1. Suécia, via Copenhague e /ou Amsterdam e /ou Paris-Madrid (se assim for desejado) — para Lisboa, em ambas as direcções.

2. Suécia, via Copenhague-pontos na Alemanha-Zurich e /ou Genebra-Marselha ou Barcelona e /ou Madrid — para Lisboa, em ambas as direcções.

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 ambas as direcções.

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 Rio de Janeiro e para pontos além em ambas as direcções.

5. Suécia e /ou Noruega e /ou Dinamarca para África do Sul via territórios portugueses, em ambas as direcções, 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.

*Caeiro da Matta.
Gustaf Weidel.*

Luftfartsöverenskommelse mellan Portugal och Sverige

Portugals och Sveriges regeringar hava i betraktande av:

Att möjligheterna att utnyttja den civila luftfarten såsom transportmedel avsevärt ökats;

Att det är önskvärt att på ett tillförlitligt och ändamålsenligt sätt ordna de regelbundna internationella flygförbindelserna och att i största möjliga utsträckning befordra utvecklingen av det internationella samarbetet på detta område; samt

Att det är nödvändigt att avsluta en överenskommelse i syfte att upprätta regelbundna flygförbindelser till, genom och från Portugals och Sveriges territorier, för detta ändamål utsett ombud, vilka, därtill vederbörligen befullmäktigade, överenskommit om följande:

ARTIKEL I

Envar av de avtalsslutande parterna beviljar den andra parten de i bilagan till förevarande överenskommelse angivna rättigheter, vilka äro erforderliga för upprättande av flyglinjer på de i bilagan omförmälda sträckorna (här nedan kallade «överenskomna flyglinjer»). Den avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna ifråga må efter gottfinnande påbörja trafiken omedelbart eller vid en senare tidpunkt.

ARTIKEL II

1) Var och en av de överenskomna flyglinjerna må upprättas, så snart avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna, har utsett ett eller flera lufttrafikföretag att driva trafik å den angivna flyglinjen eller flyglinjerna, och har därvid avtalsslutande part, som beviljat rättigheterna att under beaktande av bestämmelserna i denna artikels moment 2 samt i artikel VI utan dröjsmål lämna vederbörligt trafiktillstånd till det eller de lufttrafikföretag, varom fråga är.

2) De utsedda lufttrafikföretagen kunna åläggas att inför behörig luftfartsmyndighet i den avtalsslutande stat, vilken beviljat rättigheterna, styrka sig hava erforderliga kvalifikationer jämlikt av denna luftfartsmyndighet för yrkesmässig luftfart sedvanligen tillämpade lagar och bestämmelser.

ARTIKEL III

1) De avgifter för begagnande av flygplatser och andra anläggningar, som endera av de avtalsslutande parterna må upptaga eller låta upptaga av lufttrafikföretag, utsedda av den andra avtalsslutande parten, skola icke vara högre än vad landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik erlægga för begagnande av sådana flygplatser och anläggningar.

2) Drivmedel, smörjolja och reservdelar, som av lufttrafikföretag, utsedda av den ena avtalsslutande parten, eller för dylikt företags räkning införas till den andra avtalsslutande partens territorium eller tagas ombord å luftfartyg i detta land och som uteslutande äro avsedda för ifrågavarande företags luftfartyg, skola, i vad avser tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor i detta territorium, komma i åtnjutande av en behandling, som icke är mindre gynnsam än den, som medges inhemska lufttrafikföretag i internationell lufttrafik eller lufttrafikföretag hemmahörande i mest gynnad nation.

3) Luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, utsedda av endera avtalsslutande parten och trafikerande de överenskomna flyglinjerna ävenson förråd av drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter ombord å luftfartyget, skola i den andra avtalsslutande partens territorium vara befriade från tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor eller avgifter, även när sådana förråd nyttjas vid flygning över sistnämnda parts territorium.

ARTIKEL IV

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis, som utfärdats eller förlänats giltighet av en av de avtalsslutande parterna och fortfarande äro giltiga, skola tillerkännas giltighet av den andra avtalsslutande parten för trafik på de överenskomna flyglinjerna. Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig emellertid rätt att, beträffande luftfart över dess eget territorium, vägra godkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis utfärdade för dess egna medborgare av den andra avtalsslutande parten eller av myndighet i annan stat.

ARTIKEL V

1) Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till och avfärd ifrån samt färd över dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik skola äga tillämpning på luftfartyg, som tillhöra lufttrafikföretag, utsedda av den andra avtalsslutande parten.

2) Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till eller avfärd från dess territorium av passagerare, besättning och gods å luftfartyg (såsom bestämmelser angående in och utresa, immigration, pass, tull och karantän) skola vara tillämpliga i vad avser passagerare, besättning och gods å luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, under uppehåll på den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

ARTIKEL VI

Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätt att förvägra eller återkalla de rättigheter, som angivits i bilagan till förevarande överenskommelse, därest den icke finner det tillfredsställande styrkt, att en vä-

sentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över ett lufttrafikföretag, utsett av den andra avtalsslutande parten innehavas av medborgare i de avtalsslutande staterna, eller därest ett utsett lufttrafikföretag underlåter att, såsom berörts i artikel V, ställa sig till efterrättelse den andra avtalsslutande partens lagar och bestämmelser eller att i övrigt uppfylla de villkor, varpå rättigheter lämnats jämlikt förevarande överenskommelse.

ARTIKEL VII

Förevarande överenskommelse skall inregistreras hos den provisoriska internationella civila luftfartsorganisation, som upprättats i enlighet med den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, eller efterföljande organisation.

ARTIKEL VIII

Därest endera av de avtalsslutande parterna finner det önskvärt att vidtaga förändringar i någon eller några bestämmelser i bilagan till förevarande överenskommelse, må dylika förändringar vidtagas genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

ARTIKEL IX

Varje tvist mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse eller dess bilaga skall för avgörande hänskjutas till rådet i den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel III, avdelning 6, punkt 8 av den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart) eller till rådet eller annat behörigt organ inom den efterföljande organisationen, såvida icke de avtalsslutande parterna överenskomma om att hänskjuta tvistefrågan till enskildedomstol, utsedd genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, eller till annan person eller organisation. De avtalsslutande parterna förbinda sig att ställa sig det meddelade utslaget till efterrättelse.

ARTIKEL X

Därest en allmän, multilateral luftfartskonvention, vilken biträdas av de båda avtalsslutande parterna, träder i kraft, skola i förevarande överenskommelse sådana ändringar vidtagas, att den bringas i överensstämmelse med bestämmelserna i förenämnda konvention.

ARTIKEL XI

Envar av de avtalsslutande parterna må vid vilken tidpunkt som helst meddela den andra avtalsslutande parten, att den önskar uppsäga förevarande överenskommelse. Dylikt meddelande skall samtidigt delgivas den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen eller efterföljande organisation. Därest dylikt meddelande lämnas, skall förevarande överenskommelse upphöra att gälla på i uppsägningsmeddelandet angiven dag, dock icke tidigare än 12 månader efter den dag, då den andra avtalsslutande parten mottog meddelande om uppsägningen, såvida icke före utgången av nämnda period uppsägningen återkallas genom ömsesidig överenskommelse. Därest den andra avtalsslutande parten icke erkänner emottagandet av uppsägningsmeddelandet, skall uppsägningen anses hava emottagits 14 dagar efter det att meddelande om uppsägningen mottagits av den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen eller efterföljande organisation.

ARTIKEL XII

I förevarande överenskommelse jämte bilaga skall med «efterföljande organisation», avses den organisation, som, sedan den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart trätt i kraft, kommer att ersätta den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen.

ARTIKEL XIII

Denna överenskommelse träder i kraft å dagen för dess undertecknande.

Som skedde i Lissabon den 6 mars 1947 i dubbla exemplar, på portugisiska, svenska och engelska språken, vilka tre texter skola äga lika vitsord.

För Portugals Regering:

José Caeiro da Matta.

För Sveriges Regering:

Gustaf Weidel.

Bilaga

1) Det eller de lufttrafikföretag, som skola trafikera flyglinjerna på i bifogade förteckning nr I angivna sträckor, skola utses av Portugals Regering.

2) Det eller de lufttrafikföretag, som skola trafikera flyglinjerna på i bifogade förteckning nr II angivna sträckor, skola utses av Sveriges Regering.

3) För trafikerande av flyglinjerna på de sträckor, som upptagits i förteckning nr I, skola de i punkt 1 ovan angivna portugisiska lufttrafikföretagen medgivas rätt att överflyga svenskt territorium och där företaga tekniska mellanlandningar, att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i enlighet med vad här nedan föreskrives samt att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och dithörande anläggningar, avsedda för internationell trafik.

4) För trafikerande av flyglinjerna på de sträckor som upptagits i förteckning nr II, skola de i punkt 2 ovan angivna svenska lufttrafikföretagen medgivas rätt att överflyga portugisiskt territorium och där företaga tekniska mellanlandningar, att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i enlighet med vad här nedan föreskrives samt att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och dithörande anläggningar, avsedda för internationell trafik.

5) De flygtransportmöjligheter, som ställas till den resande allmänhetens förfogande, böra så nära som möjligt motsvara trafikbehovet.

6) Båda de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skola äga rättvisa och lika möjligheter att mellan respektive länder trafikera varje sträcka, som finnes omnämnd i denna bilaga.

7) Vid trafikerandet av de genomgående flyglinjer, vilka återfinnas i denna bilaga, skall den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag taga hänsyn till den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags intressen så att otillbörligt intrång icke göres i den lufttrafik, som sistnämnda part helt eller delvis upprätthåller på samma sträckor.

8) Det är överenskommet mellan de avtalsslutande parterna, att den lufttrafik, som i enlighet med förevarande överenskommelse och dess bilaga upprätthålles

av ett härför utsett lufttrafikföretag, skall hava till huvudsakligt ändamål att erbjuda en trafikkapacitet, som motsvarar behovet av trafik mellan det land, där lufttrafikföretaget är hemmahörande, och det land, där trafikens slutpunkt är belägen. Rättigheten att i internationell trafik å en eller flera platser på de i denna bilaga angivna sträckorna, taga ombord eller avlämna passagerare, gods och post till eller från ett tredje land, skall utövas i överensstämmelse med de allmänna grundsatser för luftfartens ändamålsenliga utveckling, till vilka de avtalslutande parterna anslutit sig, samt under beaktande av den allmänna grundsatsen att trafikkapaciteten skall stå i förhållande till:

a) behovet av trafik mellan ursprungslandet och de länder där trafikens slutpunkter äro belägna;

b) behovet av genomgående flygtrafik; samt.

c) behovet av trafik inom det område, genom vilket flyglinjen passerar, sedan hänsyn tagits till lokala och regionala flyglinjer.

9) I vad beträffar tillämpningen av föregående punkt erkänner Sveriges Regering, att flygförbindelserna mellan Portugal och Brasilien äro av en särskild natur och skola betraktas som likställda med de flyglinjer, vilka omnämnas i slutet av littera c) i föregående punkt.

10) De taxor, varom överenskommelse skall träffas i enlighet med efterföljande punkt, skola vara skäliga, varvid vederbörlig hänsyn skall tagas till samtliga inverkande omständigheter, såsom driftsekonomi, skälig vinst och de taxor, som tillämpas av andra företag ävensom arten av lämnade tjänster.

11) Överenskommelse rörande taxor på olika sträckor eller delar därav, vilka trafikeras av de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, skall i första hand träffas mellan dessa företag. Sålunda överenskomna taxor skola för godkännande underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Vid bestämmandet av dessa taxor skall hänsyn tagas till Internationella Lufttrafikorganisationens (International Air Transport Association) anvisningar och förslag. Vid fall av meningsskiljaktighet mellan lufttrafikföretagen, skola de avtalsslutande parterna söka få till stånd en uppgörelse. Om sådan uppgörelse icke kan ernås, skall det i artikel IX av förevarande överenskommelse angivna förfaringssättet komma till användning.

José Caeiro da Matta.

Gustaf Weidel.

FÖRTECKNING NR I

Portugisisk(a) flyglinje(r) slutande inom eller passerande svenskt territorium

Lissabon via Madrid-Paris-Bryssel-Amsterdam och andra mellanliggande platser till Stockholm i båda riktningarna.

Här ovan angivna flyglinjer må bli föremål för ändringar efter överenskommelse mellan de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

FÖRTECKNING NR II

Svenska flyglinjer slutande inom eller passerande portugisiskt territorium

1. Sverige via Köpenhamn och /eller Amsterdam och /eller Paris-Madrid, därest så befinnes önskvärt — till Lissabon i båda riktningarna.

2. Sverige via Köpenhamn-platser i Tyskland-Zürich och /eller Genève-Marseille eller Barcelona och /eller Madrid — till Lissabon i båda riktningarna.
3. Sverige och /eller Norge och /eller Danmark via mellanliggande platser i Storbritannien och /eller Frankrike till Azorerna och vidare till platser i Nordamerika i båda riktningarna.
4. Sverige och /eller Norge och /eller Danmark via mellanliggande platser i västra Europa-Lissabon-Casablanca, därest så befinnes önskvärt — Dakar och /eller Sal-Natal eller Recife — till Rio de Janeiro och platser därbortom i båda riktningarna.
5. Sverige och /eller Norge och /eller Danmark till Sydafrika via portugisiskt territorium i båda riktningarna. Framställning avseende trafikens bedrivande skall senare inlämnas, varvid trafikvillkoren skola fastställas av de båda avtalsslutande parterna.

Härovan angivna flyglinjer må bliva föremål för ändringar efter överenskomst mellan de båda avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

José Caeiro da Matta.
Gustaf Weidel.

Air transport Agreement between the Government of Portugal and Sweden

The Governments of Portugal and Sweden, considering:

that the possibilities of commercial aviation, as a mean 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 Sweden, 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 airline 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 recognized 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 recognize, 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 Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation

signed at Chicago on the 7th December, 1944, or its successor.

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 Provisional International Civil Aviation Organisation (in accordance with the provisions of article III, section 6 (8), of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944) or to the Council or appropriate organ of its successor, 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 Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor. 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 Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor.

ARTICLE XII

For the purpose of this Agreement and its Annex, the term «successor» shall mean the Organisation which, on the coming into force of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944, shall take the place of the Provisional International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE XIII

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

Done at Lisbon, in duplicate, this 6th day of March, 1947, in the Portuguese, Swedish and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government of Portugal:

José Caeiro da Matta.

For the Government of Sweden:

Gustaf Weidel.

Annex

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

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

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 Swedish 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 Swedish 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 air lines 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 Swedish 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.

Gustaf Weidel.

SCHEDULE I

Portuguese route(s) terminating in or traversing Swedish territory

Lisbon via Madrid-Paris-Brussels-Amsterdam and other intermediate points to Stockholm, in both directions.

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

SCHEDULE II

Swedish routes terminating in or traversing Portuguese territory

1. Sweden via Copenhagen and /or Amsterdam and /or Paris-Madrid (if desired) — to Lisbon, in both directions.
2. Sweden via Copenhagen-points in Germany-Zurich and /or Geneva-Marseilles or Barcelona and /or Madrid — to 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 Europe-Lisbon-Casablanca (if desired) — Dakar and /or Sal-Natal or Recife — to Rio de Janeiro and to point 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.

Caeiro da Mata.
Gustaf Weidel.

Do Ministro dos Negócios Estrangeiros Português para o Ministro da Suécia

Lisboa, 6 de Março 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 Suécia e de Portugal, tenho a honra de confirmar a Vossa Excelência ter ficado entendido:

1. Que as aeronaves das empresas aéreas designadas pelo Governo Sueco 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 Sueco de embarcar e desembarcar tráfico internacional — passageiros, carga e correio — não se aplicará ao tráfico em quaisquer pontos entre Portugal e a Espanha.

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

José Caeiro da Matta.

A SUA EXCELÊNCIA
O SENHOR GUSTAF WEIDEL
MINISTRO DA SUÉCIA.

Do Ministro da Suécia para o Ministro dos Negócios Estrangeiros Português

Lisbon, 6th March 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 Sweden and Portugal, I have the honour to confirm that it has further been agreed:

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

Gustaf Weidel.

HIS EXCELLENCY
DR. JOSÉ CAEIRO DA MATTA
MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS
LISBON.

Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna, 16 de Abril de 1948. — O Director Geral,
António de Faria.