



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$16

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

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano	50\$	Semestre. 28\$00
A 1.ª série. . . .	"	30\$	" 18\$00
A 2.ª série. . . .	"	20\$	" 14\$00
A 3.ª série. . . .	"	15\$	" 10\$00
Avulso: Número de duas páginas \$15; de mais de duas páginas \$08 por cada duas páginas			

O preço dos anúncios (pagamento adiantado), é de \$60 a linha, acrescido de \$01(5) de selo por cada um. Exceptuam-se os casos previstos nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º da lei n.º 1:043, publicada no *Diário do Governo* n.º 169, 1.ª série, 31-VIII-1920.

SUMÁRIO

Ministério do Interior:

Aviso tornando pública a resolução do Ministério da Guerra acêrca dos militares demitidos do exército que pretendam ausentar-se para o estrangeiro.

Decreto n.º 7:498, transferindo uma verba dentro do orçamento do ano económico de 1920-1921 para pagamento de diuturnidades ao pessoal aposentado da Imprensa Nacional de Lisboa.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Acôrdo provisório sobre navegação aérea, e respectivo anexo, entre o Governo da República Portuguesa e o Governo de Sua Majestade Britânica.

Ministério do Comércio e Comunicações:

Portaria n.º 2:739, mandando entregar ao Serviço dos Transportes Postais, onde ficarão adidos, os automóveis ao serviço do Ministério do Comércio e Comunicações.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Direcção Geral de Administração Política e Civil

Para os devidos efeitos e a pedido do Ministério da Guerra se faz público da seguinte resolução do mesmo Ministério da Guerra:

«Os oficiais demitidos do exército, quando pretendam ausentar-se para o estrangeiro, não necessitam prestar caução nem solicitar licença das autoridades militares, visto a elas já não estarem subordinados, devendo apenas apresentarem, no governo civil do distrito onde se

encontrem, a sua fôlha de matrícula com a verba de demitido do exército, e as praças de pré a sua caderneta militar com a verba de eliminado ou demitido do serviço do exército».

Secretaria do Ministério do Interior, 14 de Maio de 1921.—O Director Geral, *Ricardo Pais Gomes*.

3.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 7:498

Tendo-se reconhecido a insuficiência da verba destinada a diuturnidades do pessoal aposentado da Imprensa Nacional, no presente ano económico, e verificando-se existirem disponibilidades na que é destinada a diuturnidades do pessoal do quadro;

Usando da autorização concedida pelo n.º 5.º do artigo 23.º da lei de 9 de Setembro de 1908, tendo ouvido o Conselho de Ministros, e sob proposta do Ministro do Interior:

Hei por bem decretar que no capítulo 3.º da proposta orçamental do Ministério do Interior, do ano económico de 1920-1921, seja transferida do artigo 10.º — Diuturnidades do pessoal nas condições do artigo 12.º do decreto n.º 5:787-I, da Imprensa Nacional — para o artigo 12.º — Diuturnidades ao pessoal que fôr aposentado da mesma Imprensa — a quantia de 7.000\$.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e interino da Agricultura, e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam cumprir. Paços do Governo da República, 4 de Maio de 1921.—
ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA — Bernardino Luís Machado Guimarães — Artur Alberto Camacho Lopes Cardoso — António Maria da Silva — Álvaro Xavier de Castro — Fernando Bredereode — Domingos Leite Pereira — António Joaquim Ferreira da Fonseca — António de Paiva Gomes — Júlio do Patrocínio Martins — José Domingues dos Santos.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos

1.ª Repartição

Por ordem superior se publica o seguinte texto do acôrdo provisório de 6 do corrente sobre navegação aérea, e respectivo anexo, entre o Governo da República Portuguesa e o Governo de Sua Majestade Britânica, que vigorará apenas para o continente da República:

His Britannic Majesty's Government and the Government of the Portuguese Republic, being desirous of entering into a provisional agreement relating to air navigation between Great Britain and Portugal;

O Governo da República Portuguesa e o Governo de Sua Majestade Britânica, desejando entrar num acôrdo provisório relativo à navegação aérea entre Portugal e a Gran-Bretanha;

The undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, have agreed as follows:

1. This agreement applies only to private and commercial aircraft, duly registered as such by the Portuguese and British Governments respectively. The Portuguese Government undertakes in time of peace to allow British private and commercial aircraft liberty of innocent passage above its territory and territorial waters against reciprocal advantages, provided that the conditions set forth in the present agreement are observed.

2. The Portuguese Government and the Government of Great Britain shall have the right, for military reasons or for the public security, to forbid flight over certain areas of their territory under the penalties provided by their legislation, but subject to the reservation that no distinction shall be made in this respect between the private and commercial aircraft of the two States. The areas thus prohibited will be notified to the State interested.

3. Any aircraft which finds itself above a prohibited area shall immediately give the signal of distress provided in the regulations as to air navigation of the State flown over, and shall land as soon as possible on one of the aerodromes of that State and outside the prohibited area.

4. Every aircraft shall be provided with a certificate of registration and a certificate of airworthiness, issued by the competent authorities of either of the two States or under their sanction, and also with a log-book. It shall carry distinctive and visible marks allowing it to be identified while flying.

5. The pilots shall be provided with a certificate of competency issued by the competent authorities of either of the two States, or by an association recognised by them. Each pilot shall further carry documents establishing his nationality, his identity, his military rank (if any), and shall, if necessary, be provided with passports. The passengers shall be provided with all the documents of identity and passports required by the laws and regulations in force.

6. No wireless telegraphic apparatus shall be carried by an aircraft without a special licence issued by the State to which it belongs. Such apparatus shall only be used by such members of the crew as are provided with a special licence for the purpose.

7. An aircraft engaged in international navigation between the two States may carry passengers and goods, but shall be provided:

For passengers, with a list of their names;

For goods, with a manifest of the goods and supplies carried and with detailed declarations made out by the consignors.

The carriage of passengers and goods shall be in accordance with the laws and regulations in force for the time being. Mails may be carried, if an agreement to this effect has been concluded, and is for the time being in force, between the postal administrations of the two countries.

8. Upon the departure and upon the landing of aircraft the authorities of the two countries shall in all cases have the right to search them with a view to examining and verifying the documents with which they must be provided.

9. Aircraft of the two States shall have the right of landing, and in case of distress may claim the same assistance as aircraft of the country in which a landing is effected.

Os abaixo assinados, para isso devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, acordaram no seguinte:

1. Este acôrdo diz apenas respeito às aeronaves particulares e comerciais, como tais devidamente registadas respectivamente pelos Governos Português e Britânico. O Governo Português compromete-se a conceder passagem, em tempo de paz, sobre o seu território e águas territoriais, contra vantagens reciprocas, às aeronaves britânicas particulares ou comerciais desde que sejam observadas as condições estabelecidas no presente acôrdo.

2. O Governo Português e o Governo da Gran-Bretanha terão o direito, por motivos de ordem militar ou de segurança pública, de proibir o vôo sobre certas zonas dos seus territórios, ficando as aeronaves que infringirem esta proibição sujeitas às penalidades previstas pelas suas legislações, estabelecendo-se, contudo, que nenhuma distinção será feita a este respeito entre as aeronaves particulares ou comerciais dos dois Estados. As zonas proibidas serão notificadas ao Estado interessado.

3. Qualquer aeronave, logo que reconheça encontrar-se por cima duma zona proibida, fará imediatamente o sinal de alarme previsto no regulamento para a navegação aérea do Estado a que pertence a zona, e aterrará o mais depressa possível num aeródromo do Estado fora da zona proibida.

4. Toda a aeronave deverá estar munida com o certificado de matrícula e o certificado de navegabilidade passados pelas autoridades competentes de um dos dois Estados ou por elas sancionados, e também com um diário de Navegação. Deverá ter distintivos e marcas bem visíveis, de modo a que possa ser identificada durante o vôo.

5. Os pilotos deverão estar munidos com um certificado de aptidão passado pelas autoridades competentes de um dos dois Estados, ou por uma associação reconhecida por eles. Todo o piloto deverá levar consigo documentos comprovando a sua nacionalidade, a sua identidade, o seu posto militar (se o tiver), e deverá, se for necessário, estar provido de passaporte. Os passageiros deverão estar munidos com todos os documentos de identidade e passaportes exigidos pelos regulamentos e leis em vigor.

6. Nenhum aparelho de telegrafia sem fios poderá ser transportado pela aeronave sem uma licença especial passada pelo Estado a que ela pertença. Esse aparelho só poderá ser usado pelos tripulantes que estejam providos de licença especial para esse fim.

7. Toda a aeronave, que faça serviço de navegação internacional entre os dois Estados, pode transportar passageiros e mercadorias, mas deverá estar provida:

Para passageiros, com lista dos seus nomes;

Para mercadorias, com o manifesto das mercadorias e abastecimentos transportados e com uma declaração detalhada feita pelos remetentes.

O transporte de passageiros e mercadorias deve estar de acôrdo com as leis e regulamentos em vigor na ocasião. Podem ser transportadas malas do correio, se tiver sido concluído e estiver em vigor na ocasião um acôrdo, neste sentido, entre a administração dos correios dos dois países.

8. A partida e aterragem duma aeronave as autoridades dos dois países terão, em todos os casos, o direito de a visitar, com o fim de examinar e verificar os documentos de que ela deve estar munida.

9. As aeronaves dos dois Estados contratantes terão direito na aterragem, e sobretudo em caso de avaria, às mesmas medidas de assistência que as aeronaves do país em que a aterragem se efectuar.

10. Every aerodrome in either of the two States which is open to public use by its national aircraft on payment of certain dues shall likewise be open under the same conditions to aircraft of the other State.

11. All aircraft entering Portugal must land at, and any aircraft leaving for England must depart from the aerodrome of Alverca:

Provided that seaplanes or flying-boats entering or leaving Portugal shall land at or depart from the river Tagus between Alverca and Montijo.

All aircraft entering England must land at, and any aircraft leaving England for Portugal must depart from, one of the following aerodromes, namely:

Lympne in Kent, Croydon in Surrey, or Cricklewood in Middlesex.

Provided that seaplanes or flying-boats entering or leaving England shall land at or depart from Felixstowe.

12. The Portuguese frontier shall only be crossed between the following points:

Land frontier: between Castelo de Vide and the confluence of the rivers Tagus and Sever.

Maritime frontier: mouth of the Tagus, along its middle course until the place of «mooring», and navigating under 100 metres height after entering portuguese territorial waters.

The British frontier shall only be crossed between the following points, namely:

In the case of aeroplanes, between Folkestone and Dungeness.

In the case of seaplanes or flying-boats, between Orfordness and the Naze.

13. Landing by aircraft before having landed at a Customs aerodrome is prohibited.

In case of a forced landing, before having reported at a Customs aerodrome, the pilot shall immediately notify the nearest police or Customs authority, and under their responsibility, and until the arrival of the competent authority, shall prevent the departure of the passengers or the unloading of the cargo.

14. The aircraft and its crew shall be subject to all the legal obligations which arise from general legislation, from Customs and Excise legislation, and any regulations which are laid down for public safety, as well as to the regulations as to air navigation in force in the State in which they may be, it being understood, however, that the licences and certificates issued to the aircraft and to the pilots of Great Britain shall have the same validity as the corresponding documents issued in Portugal and *vice versa*.

15. The dropping of ballast, other than fine sand or water from an aircraft in flight, is prohibited.

16. All unloading or discharge in the course of flight of any article or substance, other than ballast, is prohibited. The only exceptions which will be made to this rule will be in the case of postal aircraft and in cases for which permission may be specifically granted.

17. The Portuguese Government will communicate reciprocally with the British Government the regulations relative to air navigation in Portugal.

18. The present agreement is not applicable to military aircraft. No flight of military aircraft from Portugal to Great Britain or *vice versa* will be made without special authorisation.

19. The present agreement is established under the conditions of reciprocity, and is provisional. It will cease to be applicable as soon as the convention concluded at Paris on the 13th October 1919, relating to aerial navigation comes into force as between Portugal and Great Britain.

10. Todo o aeródromo que em qualquer dos dois Estados esteja aberto a uso público, mediante o pagamento de certas taxas, para as aeronaves nacionais, deverá estar aberto nas mesmas condições para as aeronaves do outro Estado.

11. Toda a aeronave que entre ou parta de Portugal deve aterrar ou largar do aeródromo de Alverca.

Os hidro-aviões que entrem ou saiam de Portugal devem amarar ou largar do Tejo entre Alverca e o Montijo.

Toda a aeronave que entre ou saia de Inglaterra deve aterrar ou largar de um dos seguintes aeródromos:

Limpne in Kent, Croydon in Surrey, ou Cricklewood in Middlesex.

Os hidro-aviões que entrem ou saiam de Inglaterra devem amarar ou largar em Felixstowe.

12. A fronteira portuguesa só pode ser atravessada entre os seguintes pontos:

Fronteira terrestre: entre Castelo de Vide e a confluência dos rios Tejo e Sever.

Fronteira marítima: foz do Tejo, seguindo o curso médio do rio até o local de amaragem e navegando a menos de 100 metros de altura desde que entre nas águas territoriais portuguesas.

A fronteira britânica só pode ser atravessada entre os seguintes pontos:

Por aeroplanos, entre Folkestone e Dungeness.

Por hidro-aviões, entre Orfordness e Naze.

13. É proibido a qualquer aeronave aterrar em qualquer ponto antes de ter aterrado num aeródromo aduaneiro.

Em caso de aterragem forçada, antes de ter chegado a um aeródromo aduaneiro, o piloto deverá imediatamente avisar o posto de policia ou autoridade fiscal mais próxima, e sob sua responsabilidade impedirá a partida de qualquer passageiro ou descarga de qualquer parte da carga até a chegada da autoridade competente.

14. A aeronave e a tripulação estarão sujeitas a todas as obrigações que provêm da legislação geral, da legislação das alfândegas e de quaisquer regulamentos relativos à segurança pública, do mesmo modo que aos regulamentos para a navegação aérea em vigor no Estado em que essa aeronave transite, entendendo-se, contudo, que as licenças e certificados passados para as aeronaves e pilotos da Gran-Bretanha terão a mesma validade que documentos semelhantes passados em Portugal e *vice-versa*.

15. É proibido alijar lastro numa aeronave em voo, salvo areia fina ou água.

16. A descarga, durante o voo, de qualquer artigo ou substância além do lastro, é proibida. As únicas excepções que podem ser feitas a esta regra serão para as aeronaves postais, caso haja licença especial.

17. O Governo Português comunicará, com base de reciprocidade, ao Governo Britânico os seus regulamentos em vigor para a navegação aérea.

18. O presente acôrdo não é aplicado às aeronaves militares. Nenhum voo de aeronaves militares de Portugal para a Gran-Bretanha, ou *vice-versa*, se fará sem autorização especial.

19. O presente acôrdo é estabelecido debaixo de condições de reciprocidade, e é provisório. Deixará de ser aplicado logo que entre em vigor entre Portugal e a Gran-Bretanha a convenção concluída em Paris em 13 de Outubro de 1919.

In witness whereof the undersigned have signed the present agreement, and have affixed thereto their seals.

Done at Lisbon, in duplicate, this 6th day of May 1921.

(L. S.) *Domingos Leite Pereira.*
(L. S.) *Lancelot D. Carnegie.*

Annex

1. For the purpose of flights within the limits of and above its own territory each of the contracting parties has the right to refuse to recognise certificates of competency and licences granted to one of its nationals by the other contracting State.

2. It is agreed that the establishment of a regular service between the two contracting States may be made conditional to a special licence or concession being obtained from the authorities of the said contracting States.

3. With regard to article 14 it is agreed that the authorities of each contracting State shall issue instructions to the effect that owners of aircraft flying over the territory of the other contracting State shall insure against third party risks, according to the rules and regulations of the country flown over.

4. The present annex shall be considered as an integral part of the above agreement.

(L. S.) *Domingos Leite Pereira.*
(L. S.) *Lancelot D. Carnegie.*

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos, 12 de Maio de 1921.—*Henrique de Vasconcelos.*

Em testemunho do que os abaixo assinados assinaram o presente acôrdo e lhe apuseram os seus selos.

Feito em Lisboa em duplicado, aos 6 dias de Maio de 1921.

(L. S.) *Domingos Leite Pereira.*
(L. S.) *Lancelot D. Carnegie.*

Anexo

1. Cada um dos Estados contratantes, para os efeitos de voo dentro dos limites do seu território, tem o direito de não reconhecer a validade dos certificados de competência e licenças passadas aos seus súbditos pelo outro Estado contratante.

2. Acorda-se que o Estabelecimento dum serviço regular entre os dois Estados contratantes só pode efectuar-se mediante licença especial ou concessão obtida dos ditos Estados contratantes.

3. Relativamente ao artigo 14.º acorda-se que as autoridades de cada Estado contratante publicarão instruções, a fim de que os proprietários das aeronaves que voem sobre o território do outro estado contratante façam seguro contra os riscos de terceiros, conforme as leis e regulamentos de navegação aérea do Estado sobre o qual voam.

4. O presente anexo deve ser considerado como uma parte integral do interior acôrdo.

(L. S.) *Domingos Leite Pereira.*
(L. S.) *Lancelot D. Carnegie.*

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral do Ministério e dos Serviços
de Obras Públicas

Repartição Central

Portaria n.º 2:739

Considerando que se torna urgente estabelecer uma rigorosa fiscalização das despesas com os automóveis ao serviço do Ministério do Comércio e Comunicações;

Considerando que existe na Administração Geral dos Correios e Telégrafos devidamente montado um serviço de transportes:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que os automóveis ao serviço deste Ministério, com todos os seus pertences, sejam entregues ao Serviço dos Transportes Postais, onde ficarão adidos, devendo os mesmos serviços

fiscalizar tudo o que respeite a fornecimentos e consumo dos referidos automóveis, efectuando as requisições que forem necessárias, de que remeterá contas e facturas à Secretaria Geral do Ministério para o efeito do seu processamento. Os mesmos serviços fornecerão aos condutores de automóveis, que por estes serão preenchidos e visados por qualquer membro do pessoal do Gabinete, boletins, nos quais diariamente será lançado o serviço efectuado.

Em harmonia com o serviço constante nos boletins citados se contarão as horas de serviço extraordinário dos condutores de automóveis, cuja relação será igualmente remetida à Administração Geral para o efeito do seu abono.

As dúvidas que se suscitarem na execução da presente portaria serão esclarecidas por despacho ministerial.

Paços do Governo da República, 16 de Maio de 1921.—
O Ministro do Comércio e Comunicações, *António Joaquim Ferreira da Fonseca.*