

meida Fernandes — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias — Eduardo de Arantes e Oliveira — Vasco Lopes Alves — Francisco de Paula Leite Pinto — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Henrique Veiga de Macedo — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Aviso

Por ordem superior se torna público que no dia 24 de Junho de 1960 foi assinado em Lisboa, entre os Governos de Portugal e da Irlanda, um Acordo de transporte aéreo, que, nos termos do seu artigo 15.º, entrou imediatamente em vigor, e cujos textos em inglês e português são os seguintes:

Air Transport Agreement between the Government of Ireland and the Government of Portugal

The Government of Ireland and the Government of Portugal, desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between Ireland and Portugal, have accordingly appointed plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to this effect, have agreed as follows:

ARTICLE 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) in operating the services set out in Schedules I and II of the Annex hereto, the airlines designated by each Contracting Party shall also enjoy, in the territory of the other, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, in accordance with the terms of this Agreement.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the

operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 1, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 1 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 4

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all Customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the

designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

ARTICLE 5

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

ARTICLE 6

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from Customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7

(1) The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or, if during the first 15 days of the 30 days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 8

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airlines of the other Party.

ARTICLE 9

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Within the limit of the capacity to be offered in accordance with the terms of the above provision, the airline or airlines designated by one of the Contracting Parties may provide for transport between territories of third States situated on the agreed routes and the territory of the other Contracting Party, without prejudicing the prior rights of local and regional services as provided in paragraph (5).

(4) A capacity additional to that considered in paragraph (3) may also be conceded whenever the needs of transport in the countries served by the route will justify it. For the purpose there must be mutual agreement for a period which will be determined in each case.

(5) Taking into account the application of the preceding paragraphs (3) and (4), the development of local and regional services constitutes a fundamental and prior right for the countries interested in the agreed routes.

(6) If a route or part of it referred to in Schedules I and II annexed to the present Agreement is served by the airlines of both Contracting Parties, these airlines may consult together to arrive at a formula of cooperation about the said route or part of it. Any agreed formula will be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

ARTICLE 10

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

ARTICLE 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) Modifications to routes may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 12

The present Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 13

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 14

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral body.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 15

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

Done at Lisbon this 24th of June 1960, in duplicate, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Ireland:

Francis Bigger, Minister Plenipotentiary.

For the Government of Portugal:

Marcello Mathias, Minister for Foreign Affairs.

ANNEX

SCHEDULE I

Irish routes

1. Dublin or Shannon-Lisbon.
2. Dublin or Shannon-Lourdes-Lisbon.

SCHEDULE II

Portuguese routes

1. Lisbon-Dublin or Shannon.
2. Lisbon-Lourdes-Dublin or Shannon.

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Irlanda e o Governo de Portugal

O Governo da Irlanda e o Governo de Portugal, desejando concluir um acordo com vista a estabelecer serviços aéreos entre a Irlanda e Portugal, designaram nessa conformidade plenipotenciários, os quais, estando devidamente autorizados para o efeito, concordaram no seguinte:

ARTIGO 1

Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo, a fim de estabelecer serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Anexo. Tais serviços e rotas são daqui em diante, respectivamente, chamados «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». As empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarão, ao explorar um serviço acordado numa rota especificada, dos seguintes direitos:

- a) Sobrevoar, sem aterrar, o território da outra Parte Contratante;
- b) Aterrar no dito território para fins não comerciais;
- c) Ao explorar os serviços indicados nos quadros I e II do Anexo, as empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarão também no território da outra do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, de harmonia com os termos deste Acordo.

ARTIGO 2

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar por escrito à outra Parte Contratante uma ou mais empresas de transporte aéreo para o efeito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Após o recebimento de tal designação, a outra Parte Contratante concederá sem demora, respeitando-se as disposições dos parágrafos 3 e 4 deste artigo, à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, as autorizações de exploração adequadas.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante que demonstre estar qualificada a preencher as condições prescritas nas leis e regulamentos que normal e razoavelmente são por elas aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais, em conformidade com as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944).

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no

parágrafo 2 deste artigo, ou de impor tais condições, como pareça necessário, no exercício pela empresa de transporte aéreo designada dos direitos especificados no artigo 1, sempre que a dita Parte Contratante não estiver convencida de que a propriedade substancial e o *contrôle* efectivo daquela empresa de transporte aéreo pertencem à Parte Contratante que a designa ou aos seus nacionais.

5. Quando uma empresa de transporte aéreo tiver sido deste modo designada e autorizada, poderá em qualquer tempo explorar os serviços acordados, desde que uma tarifa estabelecida de harmonia com as disposições do artigo 7 do presente Acordo for posta em vigor relativamente ao serviço em questão.

ARTIGO 3

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos especificados no artigo 1 do presente Acordo por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante ou de impor tais condições como julgar necessário no exercício daqueles direitos:

- a) No caso de não estar convencida de que a propriedade substancial e o *contrôle* efectivo daquela empresa de transporte aéreo pertencem à Parte Contratante que a designou ou aos seus nacionais, ou
- b) No caso de aquela empresa de transporte aéreo deixar de cumprir as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concede aqueles direitos, ou
- c) No caso de a empresa de transporte aéreo deixar de outro modo de proceder de harmonia com as condições prescritas no presente Acordo.

2. A não ser que a revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste artigo seja essencial para prevenir posteriores infracções de leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após consulta com a outra Parte Contratante.

ARTIGO 4

1. As aeronaves utilizadas nos serviços internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas por qualquer das Partes Contratantes, bem como o equipamento regular, fornecimento de combustíveis e lubrificantes e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que tal equipamento e fornecimentos permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento em que forem reexportados.

2. Serão igualmente isentos dos mesmos direitos e impostos, com excepção dos encargos correspondentes a serviços prestados:

- a) As provisões de bordo metidas no território de qualquer das Partes Contratantes dentro dos limites fixados pelas autoridades da dita Parte Contratante e para utilização a bordo das aeronaves que exploram um serviço internacional da outra Parte Contratante;
- b) As peças sobresselentes importadas no território de qualquer das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pelas

empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante;

- c) Os combustíveis e lubrificantes destinados a serem fornecidos às aeronaves utilizadas em serviços internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, mesmo quando aqueles fornecimentos sejam para ser consumidos na parte do trajecto sobre o território da Parte Contratante em que são metidos a bordo.

Poderá ser exigido que os produtos referidos acima nos subparágrafos a), b) e c) sejam conservados sob a supervisão ou o *contrôle* das alfândegas.

ARTIGO 5

O equipamento normal de bordo, bem como os produtos e as provisões existentes a bordo das aeronaves de qualquer das Partes Contratantes, apenas poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com o consentimento das suas autoridades aduaneiras. Em tal caso poderão ser colocados sob a supervisão das ditas autoridades até ao momento de serem reexportados ou receberem outro destino de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

ARTIGO 6

Os passageiros em trânsito pelo território de qualquer das Partes Contratantes apenas serão sujeitos a um *contrôle* muito simplificado. As bagagens e as mercadorias em trânsito directo serão isentas de direitos aduaneiros e de outros impostos semelhantes.

ARTIGO 7

1. As tarifas a aplicar pelas empresas de transporte aéreo de uma Parte Contratante pelo transporte com destino a ou proveniente do território da outra Parte Contratante serão fixadas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, o lucro razoável e as tarifas de outras empresas de transporte aéreo.

2. As tarifas referidas no parágrafo 1 deste artigo serão acordadas, sendo possível, pelas respectivas empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes após consulta com outras empresas de transporte aéreo explorando a mesma rota no todo ou em parte; tal acordo, na medida do possível, será efectuado através da engrenagem de fixação de tarifas da Associação de Transporte Aéreo Internacional.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes 30 dias, pelo menos, antes da data proposta para a sua entrada em vigor; em casos especiais este limite de tempo poderá ser reduzido, mediante acordo das ditas autoridades.

4. Se as empresas de transporte aéreo designadas não chegarem a acordo acerca de qualquer destas tarifas, ou se por outra razão uma tarifa não puder ser fixada de harmonia com as disposições do parágrafo 2 deste artigo, ou se durante os primeiros 15 do período de 30 dias referido no parágrafo 3 deste artigo uma Parte Contratante der à outra Parte Contratante conhecimento do seu desacordo quanto a qualquer tarifa acordada de harmonia com as disposições do parágrafo 2 deste artigo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão esforçar-se por determinar a tarifa por acordo mútuo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem chegar a acordo acerca da aprovação de qualquer ta-

rifa que lhes for submetida ao abrigo do parágrafo 3 deste artigo ou quanto à determinação de qualquer tarifa ao abrigo do parágrafo 4, o diferendo será regulado de harmonia com as disposições do artigo 14 do presente Acordo.

6. Sob reserva do disposto no parágrafo 3 deste artigo, nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes não a tiverem aprovado.

7. As tarifas fixadas de harmonia com as disposições deste artigo permanecerão em vigor até que novas tarifas tenham sido fixadas ao abrigo deste artigo.

ARTIGO 8

Qualquer das Partes Contratantes compromete-se a assegurar à outra Parte Contratante a livre transferência, ao câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas obtidas no seu território por motivo de transporte de passageiros, bagagens, remessas postais e mercadorias pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte.

ARTIGO 9

1. Haverá justa e igual oportunidade para as empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes explorarem os serviços acordados nas rotas especificadas entre os seus respectivos territórios.

2. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes tomarão em conta os interesses das empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, de modo a não afectarem indevidamente os serviços que as últimas explorem.

3. Os serviços acordados explorados pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes terão como seu objectivo primordial oferecer, com um coeficiente de utilização razoável, uma capacidade adequada ao transporte de passageiros, carga e correio provenientes de ou destinados ao território da Parte Contratante que tenha designado a empresa de transporte aéreo. Dentro do limite da capacidade a oferecer de harmonia com os termos da disposição supra, a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por uma das Partes Contratantes poderão oferecer transporte entre os territórios de terceiros Estados situados nas rotas acordadas e o território da outra Parte Contratante, sem prejudicar os direitos primordiais dos serviços locais e regionais, como se dispõe no parágrafo 5.

4. Uma capacidade adicional à considerada no parágrafo 3 poderá também ser concedida sempre que as necessidades de transporte nos países servidos pela rota a justifiquem. Para o efeito deverá haver acordo mútuo por um período a determinar em cada caso.

5. Tendo em conta a aplicação dos parágrafos precedentes 3 e 4, o desenvolvimento dos serviços locais e regionais constitui um direito fundamental e primordial para os países interessados nas rotas acordadas.

6. Se uma rota ou parte dela de entre as referidas nos quadros I e II anexos ao presente Acordo for servida pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes, poderão estas consultar-se para chegar a uma fórmula de cooperação sobre a dita rota ou parte dela. Qualquer fórmula acordada será submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 10

Num espírito de estreita colaboração, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão de

tempos a tempos, com vista a assegurar a execução e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e seu Anexo.

ARTIGO 11

1. Se uma ou outra das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, poderá pedir a realização de consultas à outra Parte Contratante; tais consultas, que poderão ter lugar entre as autoridades aeronáuticas e efectuar-se por conversações ou por correspondência, começarão dentro de um período de 60 dias após a data do pedido para a sua realização. Quaisquer modificações acordadas deste modo entrarão em vigor quando forem confirmadas por uma troca de notas diplomáticas.

2. As alterações às rotas poderão ter lugar por acordo directo entre as competentes autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

ARTIGO 12

O presente Acordo e o seu Anexo serão postos de harmonia com qualquer convenção multilateral que venha a obrigar as duas Partes Contratantes.

ARTIGO 13

Qualquer das Partes Contratantes poderá em qualquer tempo notificar à outra Parte Contratante a sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Em tal caso, o Acordo terminará doze meses após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a não ser que a notificação seja retirada por acordo mútuo antes da expiração daquele prazo. A falta de acusação de recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze dias após o recebimento da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 14

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes esforçar-se-ão em primeiro lugar por solucioná-lo por negociações.

2. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução por negociações, poderão acordar em submeter a disputa à decisão de uma pessoa ou organismo, ou a disputa poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, sendo designado um árbitro por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro árbitro designado pelos dois assim escolhidos. Cada uma das Partes Contratantes designará um árbitro dentro de um prazo de 60 dias, a partir da data do recebimento por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante feita pela via diplomática pedindo a arbitragem da disputa; e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de 60 dias. Se qualquer das Partes Contratantes deixar de designar um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não for designado dentro do período também especificado, o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional poderá ser solicitado por qualquer das Partes Contratantes a designar um árbitro ou árbitros, conforme o caso. Em tal hipótese, o terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

3. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada nos termos do parágrafo 2 deste artigo.

ARTIGO 15

Este Acordo entrará em vigor na data da sua assinatura.

Feito em Lisboa, aos 24 de Junho de 1960, em duplicado, nas línguas portuguesa e inglesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da Irlanda:

Francis Bigger, Ministro Plenipotenciário.

Pelo Governo de Portugal:

Marcello Mathias, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

ANEXO

QUADRO I

Rotas irlandesas

1. Dublin ou Shannon-Lisboa.
2. Dublin ou Shannon-Lurdes-Lisboa.

QUADRO II

Rotas portuguesas

1. Lisboa-Dublin ou Shannon.
2. Lisboa-Lurdes-Dublin ou Shannon.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 16 de Julho de 1960. — O Director-Geral Adjunto, *Albano Nogueira*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 43 145

O crescente volume das operações do Banco Nacional Ultramarino justifica que se facilite o seu expediente e resolução, elevando-se para 10 000 contos a competência do conselho de administração e ficando apenas na esfera da competência do conselho geral as operações de valor superior àquela quantia, conforme deliberação, por unanimidade, da assembleia geral do referido Banco, reunida no dia 29 de Abril de 1959.

Em tal sentido é necessário alterar-se a cláusula 16.^a a que se refere o Decreto-Lei n.º 39 221, de 25 de Maio de 1953, e o n.º 13.º do artigo 86.º dos estatutos do referido Banco, aprovados pelo Decreto n.º 39 352, de 8 de Setembro de 1953.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º A cláusula 16.^a do contrato aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 221, de 25 de Maio de 1953, é alterada pela forma seguinte:

CLÁUSULA 16.^a

O Banco terá um conselho geral, composto pelos membros do conselho de administração e do conselho fiscal e presidido pelo governador do Banco, que terá voto de qualidade.

O conselho geral, sob proposta do governador, procederá ao estudo e à resolução das matérias referentes à política geral do Banco. Deliberará também acerca das operações de valor superior a 10 000 contos.

Os estatutos fixarão, na especialidade, a competência do conselho geral.

Art. 2.º O n.º 13.º do artigo 86.º dos estatutos do Banco Nacional Ultramarino, aprovados pelo Decreto n.º 39 352, de 8 de Setembro de 1953, passa a ter a seguinte redacção:

Art. 86.º

13.º Autorizar todas as operações que envolvam ou possam envolver para o Banco responsabilidade superior a 10 000 contos.

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

Paços do Governo da República, 3 de Setembro de 1960. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Pedro Theotónio Pereira* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz* — *Arnaldo Schulz* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Afonso Magalhães de Almeida Fernandes* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Vasco Lopes Alves* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *José do Nascimento Ferreira Dias Júnior* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro* — *Henrique Veiga de Macedo* — *Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho*.

Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações

Repartição dos Serviços Eléctricos

Portaria n.º 17 928

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos da n.º III da base LXXXVIII da Lei Orgânica do Ultramar Português, de 27 de Julho de 1953, tornar extensivos ao ultramar o Decreto n.º 42 895, de 31 de Março de 1960, e a Portaria n.º 17 653, de 31 de Março de 1960, com as seguintes alterações:

1.º No artigo 3.º do referido decreto, onde se diz: «Direcção-Geral dos Serviços Eléctricos» e «Secretário de Estado da Indústria», deve ler-se, respectivamente: «Direcção ou Repartição Provincial dos Correios, Telégrafos e Telefones» e «Ministro do Ultramar».

2.º As expressões «do continente e ilhas adjacentes» do artigo 2.º e «Secretário de Estado da Indústria» do artigo 108.º, ambos do regulamento aprovado pelo citado decreto, são substituídas por estouttras, respectivamente, «das províncias ultramarinas» e «governador ou governador-geral».

Ministério do Ultramar, 3 de Setembro de 1960. — O Ministro do Ultramar, *Vasco Lopes Alves*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *Vasco Lopes Alves*.

Direcção-Geral do Ensino

Decreto n.º 43 146

Verificando-se a insuficiência dos actuais quadros de professores do ensino primário de Moçambique, por virtude do notável acréscimo do número de alunos que acoorem a tal ensino;

Atendendo ao que o Governo-Geral representou;

Atendendo a que, em relação a este facto, se verifica a urgência prevista na alínea a) da base x, n.º IV, da Lei Orgânica do Ultramar Português, pois se torna necessário, no ano lectivo que vai iniciar-se em Setembro, prover à referida insuficiência;