Quinta-feira 21 de Janeiro de 1932 — I Série — Número 17

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 1$80

Toda a correspondência, quer oficial quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Govêrno*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias do que se recebam 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$

Avulso: Número de duas páginas $30; de mais de duas páginas $30 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. 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:

Decreto n.º 20:791 — Extingue os vice-consulados de Portugal em Fregeneda e Pontevedra (Espanha).

Decreto n.º 20:792 — Cria um vice-consulado em Lumbrales (Espanha).

Ministério do Comércio e Comunicações:

Decreto n.º 20:793 — Aprova o regulamento provisório para a execução do serviço da posta aérea.

Declaração de que por despacho ministerial de 6 do corrente foram autorizadas várias transferências de verbas no orçamento da Administração Geral dos Correios e Telégrafos para o actual ano económico.

Ministério da Instrução Pública:

Decreto n.º 20:794 — Permite aos alunos das Faculdades de Letras que tenham concluído todas as cadeiras e demais trabalhos escolares até o 3.º ano do curso matricularem-se no Instituto Superior do Comércio do Pôrto.

Decreto n.º 20:795 — Autoriza a transferência para a Câmara Municipal do concelho de Matozinhos do Legado António Nobre, destinando-se o produto dos respectivos juros à instituïção de um prémio que se denominará «Prémio António Nobre» e será conferido em cada ano lectivo ao aluno mais classificado da escola de ensino primário elementar para o sexo masculino de Leça da Palmeira.

Rectificação ao decreto n.º 20:768, que autoriza a transferência de várias verbas no orçamento do Ministério para o ano económico de 1931-1932.

Ministério da Agricultura:

Decreto n.º 20:796 — Remodela o orçamento do Ministério respeitante ao corrente ano económico.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Comerciais

Inspecção Consular

Decreto n.º 20:791

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por fôrça do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, e nos termos do artigo 45.º da organização do Ministério dos Negócios Estrangeiros, que faz parte integrante do decreto com fôrça de lei n.º 16:822, de 2 de Maio de 1929, sob proposta do Ministro dos Negócios Estrangeiros: hei por bem extinguir os vice-consulados de Portugal em Fregeneda e Pontevedra, Espanha.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Govêrno da República, 21 de Janeiro de 1932. — António Óscar de Fragoso Carmona — *Fernando Augusto Branco.*

Decreto n.º 20:792

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por fôrça do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, e nos termos do artigo 45.º da organização do Ministério dos Negócios Estrangeiros, que faz parte integrante do decreto com fôrça de lei n.º 16:822, de 2 de Maio de 1929, sob proposta do Ministro dos Negócios Estrangeiros: hei por bem criar um vice-consulado em Lumbrales, Espanha, o qual ficará dependente, para os efeitos regulamentares, do Consulado de Portugal em Salamanca.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Govêrno da República, 21 de Janeiro de 1932. — António Óscar de Fragoso Carmona — *Fernando Augusto Branco.*

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Correios e Telégrafos

Decreto n.º 20:793

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por fôrça do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928: hei por bem, nos termos do disposto no artigo 474.º da organização dos serviços postais, telegráficos, telefónicos, semafóricos e da fiscalização das indústrias eléctricas, aprovada pelo decreto n.º 5:786, de 10 de Maio de 1919, aprovar o regulamento provisório para a execução do serviço da posta aérea, que faz parte dêste decreto e baixa assinado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Govêrno da República, 30 de Dezembro de 1931. — António Óscar de Fragoso Carmona — *João Antunes Guimarãis.*

Regulamento provisório para a execução do serviço da posta aérea

ÍNDICE

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Art. 1.º Condições de utilização das linhas aéreas para o transporte das correspondências-avião.
Art. 2.º Objectos admitidos ao transporte aéreo.
Art. 3.º Condições gerais de admissão.
Art. 4.º Taxas postais e sobretaxas aéreas.
Art. 5.º Cálculo das sobretaxas aéreas.
Art. 6.º Casos particulares de taxação.
Art. 7.º Correspondência-avião não franqueada.
Art. 8.º Correspondência-avião insuficientemente franqueada.

CAPÍTULO II

Admissão das correspondências-avião

Art. 9.º Admissão das correspondências-avião.
Art. 10.º Características que distinguem as correspondências-avião.

CAPÍTULO III

Expedição das correspondências-avião

Art. 11.º Expedição das correspondências-avião.
Art. 12.º Atribuïções das estações centralizadoras no encaminhamento das correspondências-avião.
Art. 13.º Alterações ao modêlo AV-1.
Art. 14.º Encaminhamento das correspondências-avião.
Art. 15.º Expedição e encaminhamento terrestre das correspondências-avião no interior do país.
Art. 16.º Expedição e encaminhamento aéreo das correspondências-avião para as estações centralizadoras.
Art. 17.º Serviço internacional e colonial.
Art. 18.º Correspondências-avião expedidas em malas-avião directas.
Art. 19.º Correspondências-avião expedidas em trânsito a descoberto e incluídas numa mala-avião.
Art. 20.º Correspondências-avião expedidas em trânsito a descoberto e incluídas numa mala ordinária.
Art. 21.º Disposições comuns ao serviço interno e ao serviço internacional e colonial.
Art. 22.º Entrega das malas-avião aos transportadores aéreos.

CAPÍTULO IV

Recepção e distribuïção das correspondências-avião

Art. 23.º Recepção e abertura das malas-avião.
Art. 24.º Correspondências-avião recebidas em trânsito nas malas-avião ou ordinárias.
Art. 25.º Distribuïção das correspondências-avião.

CAPÍTULO V

Direitos de transporte aéreo

Art. 26.º Trânsito aéreo em malas fechadas.
Art. 27.º Trânsito aéreo a descoberto.

CAPÍTULO VI

Contabilidade

Art. 28.º Organização das contas com as Companhias.
Art. 29.º Organização das contas com os países estrangeiros.

CAPÍTULO VII

Correspondências-avião com valor declarado

Art. 30.º Admissão das correspondências-avião com valor declarado.

CAPÍTULO VIII

Encomendas postais

Art. 31.º Admissão das encomendas postais.

CAPÍTULO IX

Responsabilidade

Art. 32.º Determinação da responsabilidade do Estado.
Art. 33.º Reembôlso das sobretaxas.

CAPÍTULO X

Disposições diversas

Art. 34.º Procedimento no caso de um avião não partir.
Art. 35.º Abertura das malas-avião por uma estação que seja a destinatária.

CAPÍTULO I

Disposições gerais

ARTIGO 1.º

Condições de utilização das linhas aéreas para o transporte das correspondências-avião

1. São sòmente utilizadas para o transporte de correspondências-avião as linhas aéreas para as quais tenham sido concluídos Acordos entre a Administração Geral dos Correios e Telégrafos e as Companhias exploradoras ou as Administrações postais estrangeiras de que elas dependam. Estes Acordos têm por fim determinar especialmente os direitos de transporte que a Administração deve pagar às Administrações estrangeiras ou às Companhias.

2. O modêlo AV-1, estabelecido pela alínea *d*) do § 1.º do artigo 14.º das disposições da Convenção de Londres sôbre o transporte das correspondências postais por via aérea, contém a lista, por ordem alfabética, dos países para os quais o encaminhamento das correspondências pela via aérea pode ser aproveitado. Em frente de cada país figuram, além disso, as indicações relativas às linhas a utilizar, aos totais das sobretaxas, aos horários, etc.

3. São fornecidas ao público informações da mesma ordem, em cartazes afixados nas estações e outros locais adequados. A abertura ao serviço postal duma nova linha é anunciada por meio de circulares fixando as condições de admissão e de expedição das correspondências pela nova linha. Após a recepção destas circulares anota-se o modêlo AV-1 assim como os cartazes referidos.

4. Antes de admitir um objecto à expedição pela via aérea verifica-se se a linha, cuja utilização é pedida, figura nos documentos acima citados.

ARTIGO 2.º

Objectos admitidos ao transporte aéreo

1. São admitidos ao transporte aéreo:

a) As cartas, os bilhetes postais simples ou com resposta paga, os manuscritos, os impressos de toda a espécie (compreendendo os impressos em relêvo para uso dos cegos) e as amostras;

b) Os títulos a cobrar nas colónias;

c) Os vales do correio para as colónias ou para os países que os admitirem.

2. Os objectos a que se refere a alínea *a*) podem ser, a pedido do remetente, submetidos à formalidade de registo e sujeitos a embôlso quando destinados às colónias ou a países com os quais êste serviço se acha estabelecido.

3. Instruções especiais indicarão posteriormente as condições de aceitação doutros objectos e de encomendas postais, assim como as linhas pelas quais poderão ser transmitidos.

ARTIGO 3.º

Condições gerais de admissão

As correspondências-avião de qualquer espécie devem satisfazer às condições (pêso, dimensões e acondiciona-

mento) previstas para os objectos de igual categoria encaminhados pelas vias ordinárias.

ARTIGO 4.º

Taxas postais e sobretaxas aéreas

Pela correspondência-avião deve ser cobrada, além das taxas postais aplicáveis aos objectos da sua categoria encaminhados pelas vias normais, uma sobretaxa aérea cuja importância figura, para cada país, no modêlo AV–1 e nos cartazes a que se refere o § 3.º do artigo 1.º dêste regulamento.

ARTIGO 5.º

Cálculo das sobretaxas aéreas

1. As sobretaxas aéreas indicadas nos documentos referidos no artigo antecedente correspondem ao percurso aéreo a efectuar na linha ou nas linhas de ligação entre Portugal e o país destinatário e ao percurso aéreo susceptível de ser compreendido nas linhas internas de cada um dos países de origem e de destino.

2. Sempre que tenha de ser cobrada uma sobretaxa aérea distinta para utilização da rêde interna do país destinatário será essa sobretaxa adicionada à exigida para o percurso aéreo de Portugal ao país considerado.

3. Se o expedidor desejar que a sua correspondência não seja encaminhada por via aérea senão numa parte do percurso só será cobrada a sobretaxa correspondente a êsse percurso.

ARTIGO 6.º

Casos particulares de taxação

1. As sobretaxas aéreas aplicam-se às correspondências oficiais e a todas as correspondências que beneficiam de isenção de franquia.

2. As correspondências-avião a distribuir por próprio são sujeitas às taxas ordinárias, à taxa de próprio, à sobretaxa aérea e eventualmente ao prémio de registo.

3. A reexpedição pela via aérea só pode ser efectuada a pedido do destinatário e depois de satisfeita a sobretaxa correspondente ao novo percurso aéreo a efectuar. Se a reexpedição de uma correspondência chegada por via aérea tiver lugar pelas vias ordinárias, risca-se com dois traços grossos em cruz a etiqueta *Par avion* e qualquer menção referente ao emprêgo da via aérea.

ARTIGO 7.º

Correspondência-avião não franqueada

Em caso de ausência total de franquia a correspondência não é encaminhada pela via aérea e é tratada conforme o estabelecido para as correspondências a transmitir pelas vias ordinárias.

ARTIGO 8.º

Correspondência-avião insuficientemente franqueada

1. Se as taxas afixadas numa correspondência-avião forem inferiores à importância da sobretaxa correspondente ao percurso aéreo a efectuar e o remetente tiver pedido a transmissão aérea por uma única linha, a correspondência não é expedida pela via aérea, sendo encaminhada pelas vias ordinárias. A etiqueta *Par avion* e as indicações referentes ao emprêgo do avião, quando as houver, riscam-se e substituem-se pela anotação *Insuffisamment affranchie pour le transport aérien* por baixo da etiqueta *Par avion*. Se além disso a franquia fôr inferior à importância das taxas postais ordinárias a correspondência é tratada como insuficientemente franqueada e transmitida pelas vias ordinárias.

Se porém o remetente tiver pedido a transmissão aérea por várias linhas, e as taxas afixadas, embora inferiores à importância da sobretaxa correspondente à totalidade dos percursos aéreos pedidos pelo remetente, forem superiores à sobretaxa a cobrar por uma dessas linhas, a correspondência é transmitida pela via aérea no percurso mais longo que a sobretaxa permitir. Riscam-se as indicações referentes aos outros percursos aéreos, acrescentando-se por baixo da etiqueta *Par avion* a indicação *Insuffisamment affranchie pour la totalité du parcours aérien demandé*.

2. Se a franquia afixada fôr igual ou superior à importância da sobretaxa aérea devida, a sua insuficiência é considerada apenas na parte referente às taxas postais. Por conseqüência, a correspondência é transmitida pela via aérea depois da aposição da marca «T» e das indicações regulamentares.

CAPÍTULO II

Admissão das correspondências-avião

ARTIGO 9.º

Admissão das correspondências-avião

As correspondências-avião destinadas a seguir pela via aérea devem ser entregues nas estações durante as horas em que estas se encontrarem abertas ao público, competindo ao empregado que as aceitar a imediata verificação da franquia na presença do remetente. É contudo permitido lançá-las nas caixas ou marcos postais, ficando nestes casos sujeitas às prescrições do artigo antecedente.

ARTIGO 10.º

Características que distinguem as correspondências-avião

Todas as correspondências a transmitir pela via aérea devem ter afixada uma etiqueta especial, de côr azul, com a indicação *Par avion*, fornecida pelas estações sedentárias ou ambulantes.

Esta etiqueta é fornecida gratuitamente aos remetentes e deve ser por estes colada nas suas correspondências. Todavia, os empregados devem reparar as omissões constatadas, havendo-as, ou colar uma segunda etiqueta se a primeira estiver colocada de maneira pouco aparente. A etiqueta *Par avion* deve ser sempre afixada do lado do endereço e nos objectos registados, de preferência, por cima da etiqueta de registo. Nos objectos volumosos deve a etiqueta *Par avion* ser colada no verso e no recto. A etiqueta *Par avion* pode ser substituída por um carimbo impresso em côr azul com a mesma indicação.

CAPÍTULO III

Expedição das correspondências-avião

ARTIGO 11.º

Expedição das correspondências-avião

1. As correspondências destinadas a seguir pela via aérea não devem ser misturadas com o correio postal ordinário, sendo expedidas em sobrescritos especiais, modêlo AV–10, ou em malas com rótulos AV–11.

2. O pessoal encarregado de efectuar as diversas operações respeitantes ao serviço do correio aéreo (abertura e expedição de malas, divisão das correspondências, verificação das sobretaxas, contabilidade diária e mensal, etc.) deve, quanto possível, ser especializado.

Para êste efeito são criadas estações centralizadoras nas cidades de Lisboa e Pôrto, dotadas de pessoal privativo, directamente subordinado à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, por intermédio da 2.ª Divisão dos mesmos serviços.

ARTIGO 12.º

Atribuições das estações centralizadoras no encaminhamento das correspondências-avião

1. Compete às estações centralizadoras o encaminhamento das correspondências a expedir pela via aérea.

2. Instruções especiais indicarão as estações centralizadoras às quais as estações de origem ou de trânsito devem dirigir as correspondências-avião a fim de serem encaminhadas pela via aérea.

ARTIGO 13.º

Alterações ao modêlo AV-1

1. Compete à 2.ª Divisão da Direcção dos Serviços de Exploração Postal a actualização do modêlo AV-1, devendo as estações centralizadoras comunicar-lhe até o dia 16 de cada mês as alterações de que tiverem conhecimento.

2. As companhias portuguesas de caminhos de ferro, as companhias de navegação nacionais e estrangeiras que toquem em qualquer pôrto português e as companhias de navegação aérea nacionais ou estrangeiras que façam escala em território nacional fornecerão os horários respectivos e competentes alterações:

a) À Direcção Geral dos Serviços Centrais do Ministério das Colónias;

b) À Direcção dos Serviços de Exploração Postal da Administração Geral dos Correios e Telégrafos;

c) Às estações centralizadoras que por aquelas Direcções lhes fôr determinado.

ARTIGO 14.º

Encaminhamento das correspondências-avião

1. As correspondências-avião devem sempre beneficiar do encaminhamento mais rápido.

2. As estações que não são centralizadoras devem dirigir as correspondências-avião às estações centralizadoras, quer directamente quer por intermédio das estações de trânsito, pelo primeiro correio que se seguir à sua entrada nos serviços.

3. As estações centralizadoras utilizam as vias ordinárias (via férrea e, eventualmente, marítima) sempre que o aproveitamento destas vias seja susceptível de abreviar a chegada ao seu destino. Por conseqüência, uma correspondência-avião não deve nunca ser conservada por uma estação centralizadora para ser expedida pela via do ar se no intervalo de duas partidas de avião na linha a utilizar, o emprêgo da via normal fôr susceptível de acelerar o encaminhamento. Para êsse fim, compete às estações centralizadoras determinar, segundo a hora de chegada da correspondência e os horários dos combóios, dos paquetes e do serviço aéreo, se convém utilizar a via aérea ou a via ordinária.

ARTIGO 15.º

Expedição e encaminhamento terrestre das correspondências-avião no serviço interno

1. As estações (sedentárias ou ambulantes) que não comuniquem directamente com uma estação centralizadora encerram as suas correspondências-avião ordinárias nos sobrescritos (AV-10) dirigidos às ambulâncias ou estações de trânsito com as quais se correspondam e compreendidos nas expedições regulares formadas por estes serviços. Os sobrescritos AV-10 são mencionados na carta de aviso pela abreviatura: AV-10. As estações destinatárias (ambulantes ou de trânsito) procedem imediatamen e à abertura destas remessas e dirigem o seu conteúdo, nas condições indicadas abaixo, para as estações centralizadoras interessadas.

2. Se em razão do seu número, volume ou forma, estas correspondências não puderem ser expedidas nos sobrescritos AV-10, serão incluídas num saco postal ordinário com o rótulo AV-11. Os sacos assim constituídos são encaminhados como os sobrescritos AV-10 e discriminados na carta de aviso, nas mesmas condições.

3. É absolutamente proïbido fazer rolos de correspondência-avião etiquetados por meio de um sobrescrito AV-10.

4. As correspondências-avião registadas são inscritas com os outros objectos registados, devendo as cartas de aviso ser munidas de uma etiqueta *Par avion*.

5. As estações sedentárias que receberem um número importante de correspondência-avião a dirigir a uma mesma estação centralizadora podem ser encarregadas da confecção de malas directas para a estação centralizadora.

6. As ambulâncias que se correspondem com as estações centralizadoras formam malas directas para cada uma dessas estações.

7. Para evitar qualquer confusão com as malas-avião pròpriamente ditas, que são exclusivamente formadas pelas estações centralizadoras a fim de seguirem pela via aérea, as malas citadas nos dois últimos parágrafos do artigo precedente tomam o nome «malas-posta aérea».

Estas malas serão formadas nas mesmas condições que as malas ordinárias, devendo ser sempre acompanhadas de carta de aviso.

A confecção destas malas será feita exclusivamente em sacos postais ordinários rotulados com os rótulos AV-11, que têm como distintivo duas tiras verdes paralelas transversais.

Na carta de aviso e no rótulo AV-11 será mencionado o nome da estação centralizadora a que se destinam, seguido da indicação «Avião».

Ao contrário do que acontece com as malas-avião pròpriamente ditas, as malas-posta aérea a que se refere o parágrafo antecedente serão sempre formadas mesmo que não haja correspondência e acompanhadas de carta de aviso.

8. É expressamente proïbido utilizar os sacos avião e os sobrescritos AV-8 na formação das malas-posta aérea, porque estas em caso algum devem ser encaminhadas pela via aérea.

9. É igualmente proïbido empregar os *enveloppes*, etiquetas ou fórmulas da posta aérea num uso diferente daquele para que foram especialmente criadas.

10. As estações ambulantes que receberem correspondências-avião, ordinárias ou registadas, para uma estação centralizadora com a qual não se correspondem directamente, encaminham essas correspondências conforme as prescrições do § 1 dêste artigo.

ARTIGO 16.º

Expedição e encaminhamento aéreo das correspondências-avião para as estações centralizadoras

1. No serviço interno (correspondências-avião depositadas em Portugal com destino a uma estação portuguesa) as estações centralizadoras expedem as correspondências-avião em malas-avião directas encaminhadas por via aérea, ou nas malas ordinárias que formam normalmente, não devendo porém as últimas ser aproveitadas senão no caso em que o emprêgo da via ordinária permite abreviar a chegada ao seu destino (artigo 14.º, § 3, dêste regulamento).

2. As malas-avião são formadas nas mesmas condições que as malas ordinárias.

3. Se o número e o volume das correspondências o permitirem, emprega-se na confecção da remessa um

sobrescrito AV-8 de côr vermelha. Este sobrescrito é fechado por meio de uma etiqueta gomada se contiver apenas objectos ordinários e por meio de lacres se contiver objectos registados.

Se o volume das correspondências ultrapassar a capacidade do sobrescrito AV-8, a mala-avião deve ser confeccionada por meio de uma fôlha leve e consistente ou de um dos sacos especialmente reservados para êste fim, conforme fôr determinado nas instruções respectivas.

4.º Para facilitar a conferência das entradas e saídas dos sacos especiais e para definir responsabilidades em caso de perda, serão os mesmos numerados e distribuídos pelas estações centralizadoras, cada uma das quais receberá um número limitado de sacos cuja numeração forma uma série ininterrupta.

O número do saco empregado para a confecção de uma mala-avião deve figurar no ângulo superior direito da carta de aviso sob a forma «Saco n.º . . .» e a sua saída regista-se num livro adequado. Os sacos são devolvidos às estações de origem pelas vias ordinárias. A conferência da devolução dos sacos é feita pela verificação dos números dos sacos devolvidos e dos números mencionados no livro respectivo.

5. Depois de fechada pesa-se a mala-avião, mencionando-se no rótulo o pêso bruto constatado em algarismos bem legíveis, sob a forma:

Pêso bruto . . . Kgr. . . . gramas.

6. As correspondências-avião podem ser expedidas nas malas ordinárias para as estações centralizadoras quando, tendo em conta a hora da recepção das correspondências-avião, se reconheça que o encaminhamento pelas vias ordinárias permite que cheguem mais ràpidamente ao seu destino.

ARTIGO 17.º

Serviço internacional e colonial

As estações centralizadoras expedem às correspondências-avião com destino ao estrangeiro e às colónias em maços ou malas-avião directas ou em trânsito a descoberto, conforme foi determinado nas Instruções.

ARTIGO 18.º

Correspondências-avião expedidas em malas-avião directas

1. As malas-avião directas são formadas nas mesmas condições que as malas ordinárias dirigidas ao estrangeiro ou às colónias.

2. Como no serviço interno, desde que o número e o volume das correspondências-avião o permitam, faz-se uso, para a confecção da remessa, de um sobrescrito AV–8 de côr vermelha. Êste sobrescrito é fechado por meio de uma etiqueta gomada se contiver apenas objectos ordinários, ou por meio de lacre se contiver objectos registados.

Desde que o volume das correspondências ultrapasse a capacidade do sobrescrito AV–8 a mala-avião deve ser confeccionada por meio de uma fôlha de papel leve e consistente ou de um dos sacos especialmente reservados para o serviço aéreo.

3. O número do saco empregado deve figurar na *feuille d'avis* da expedição. Toma-se nota dêste número na cópia da *feuille d'avis* e regista-se a sua saída num livro adequado.

4. As estações centralizadoras devolvem os sacos vazios às estações a que pertencem, inscrevendo a sua devolução num livro igualmente adequado.

5. As estações que expedem malas-avião directas para as colónias ou para o estrangeiro conferem a devolução dos números dos sacos devolvidos com os números indicados nas cópias das *feuilles d'avis* arquivadas nessas estações e fazem o respectivo lançamento no livro a que se refere o § 3.

6. A conferência dêstes sacos efectua-se por meio de listas periódicas, para a execução das quais serão dirigidas instruções aos serviços interessados.

7. O pêso dos involucros e dos sacos empregados para a formação das malas-avião directas deve ser sempre reduzido ao mínimo.

8. No alto da *feuille d'avis* que acompanha a expedição deve ser colocada uma etiqueta *Par avion;* esta etiqueta deve igualmente ser aplicada no rótulo da mala ou maço.

9. As correspondências-avião ordinárias e registadas são rigorosamente pesadas em conjunto antes da confecção da mala. A mala é igualmente pesada depois de fechada. Os pesos líquido e bruto assim constatados inscrevem-se legìvelmente no rótulo da mala ou maço, ou ainda no sobrescrito AV–8 sob a forma:

Poids net . . . quilogrammes . . . grammes.
Poids brut . . . quilogrammes . . . grammes.

ARTIGO 19.º

Correspondências-avião expedidas em trânsito a descoberto e incluídas numa mala-avião

1. As correspondências ordinárias são divididas e ligadas em maços por países de destino; cada maço é acompanhado de um rótulo de papel leve com a indicação do país destinatário, no qual se coloca a etiqueta especial *Par avion.*

2. Os objectos registados são inscritos pela sua ordem na *feuille d'avis,* que lhes servirá de involucro, e incluídos no maço respectivo.

3. Cada maço é acompanhado de uma nota modêlo AV–2 indicando o pêso líquido total das correspondências-avião nêle incluídas (ordinárias e registadas). Esta disposição aplica-se:

a) De uma maneira permanente, sempre que se trate de trânsito a descoberto que dê lugar à confecção de contas sob a base do pêso realmente transportado;

b) Durante os períodos estatísticos, em caso de trânsito a descoberto em serviços ordinários.

ARTIGO 20.º

Correspondências-avião expedidas em trânsito a descoberto e incluídas numa mala ordinária

Tanto as correspondências-avião ordinárias como as registadas expedidas em trânsito a descoberto e incluídas numa mala ordinária são tratadas como se fôssem incluídas numa mala-avião, devendo da mesma forma os maços ser acompanhados do modêlo AV–2.

Todavia, a presença de correspondências-avião em trânsito a descoberto numa mala ordinária deve ser indicada pela menção *Par avion* no quadro n.º 1 da *feuille d'avis,* assim como na *feuille d'envoi* para os países com os quais a Administração Geral dos Correios e Telégrafos tenha acordado a admissão de correspondências-avião com valor declarado.

Além disso, para as correspondências-avião registadas a menção *Par avion* deve ser feita na coluna *Observations* da *feuille d'avis* ou da *liste spéciale* dos objectos registados, em frente da inscrição correspondente.

ARTIGO 21.º

Disposições comuns ao serviço interno e ao serviço internacional ou colonial

1. A criação, modificação ou supressão de malas-avião expedidas pelas estações centralizadoras são notificadas

por ordens de serviço especiais emanadas da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, pela Direcção dos Serviços de Exploração Postal, 2.ª Divisão.

2.º Não se formam malas-avião, qualquer que seja a periodicidade do serviço a utilizar e o seu destino, senão em caso de absoluta necessidade superiormente reconhecida, não sendo em caso algum permitida a formação de malas negativas.

3.º A numeração das expedições-avião deve fazer-se, em cada estação centralizadora, segundo uma série anual ininterrupta, para cada destino.

4.º A fim de permitir a conferência da expedição dos maços de correspondência-avião em trânsito a descoberto, tanto os rótulos dos maços como o modêlo AV-2 são igualmente numerados segundo uma série anual por estação centralizadora e por destino.

ARTIGO 22.º

Entrega das malas-avião à companhia de navegação aérea

1. As emprêsas aéreas são encarregadas do transporte das correspondências entre as estações centralizadoras e os aeroportos e recebem as malas-avião nas mesmas estações.

2. A entrega das malas-avião aos agentes das companhias é realizada como a das malas ordinárias. Estabelece-se uma guia especial em duplicado, ficando a cópia em poder do representante da companhia e o original, com recibo do agente, na estação centralizadora remetente.

3. Sempre que as malas-avião devam seguir as vias normais antes da sua transmissão pela via aérea, são as mesmas entregues com as malas ordinárias aos serviços de encaminhamento interessados. Neste caso, para facilitar as operações de trasbordo e sempre que o número de malas o justifique, podem estas ser incluídas em sacos colectores fechados com o rótulo AV-11. Estes sacos são dirigidos à estação centralizadora encarregada de expedir as malas-avião por via aérea.

CAPÍTULO IV

Recepção e distribuição das correspondências-avião

ARTIGO 23.º

Recepção e abertura das malas-avião

1. As malas-avião são entregues nas estações destinatárias centralizadoras pelas companhias de navegação aérea e pelo meio mais rápido possível.

2. À chegada à estação, as malas-avião são abertas imediatamente, procedendo-se à verificação do seu conteúdo.

3. As correspondências-avião são em seguida marcadas no verso com a marca do dia.

ARTIGO 24.º

Correspondências-avião recebidas em trânsito nas malas-avião ou ordinárias

As correspondências-avião, depois de marcadas no verso com a marca do dia, são sem perda de tempo manipuladas como as outras correspondências. Sempre que devam seguir um percurso aéreo a partir da estação que as recebeu, são tratadas como se determina nos artigos antecedentes. Quando se tratar de correspondências-avião de origem colonial ou estrangeira a expedir pela via aérea pelas linhas portuguesas, esta expedição tem lugar pela forma indicada no capítulo V.

ARTIGO 25.º

Distribuição das correspondências-avião

1. As correspondências-avião são pelas estações destinatárias compreendidas na primeira distribuição que se seguir à sua chegada à estação quando não existirem distribuições especiais para o serviço da posta aérea. Aplicam-se às correspondências-avião as regras relativas à distribuição das correspondências ordinárias ou registadas recebidas pelas vias normais.

2. As que forem para distribuir por próprio são submetidas às disposições previstas pelo artigo 44.º da Convenção de Londres e pelo artigo 113.º do regulamento dos correios.

3. As correspondências-avião a reexpedir pela via ordinária são submetidas às regras habituais; a etiqueta *Par avion* e quaisquer anotações referentes à transmissão pela via aérea devem ser riscadas por meio de dois traços transversais. Contudo podem ser expedidas pela via aérea desde que a sobretaxa correspondente ao novo percurso aéreo a efectuar seja cobrada no momento da reexpedição. (Artigo 6.º, § 3, do presente regulamento).

4. As correspondências-avião caídas em refugo são tratadas segundo as regras previstas pelo artigo 50.º da Convenção de Londres e pelo artigo 154.º do regulamento dos correios. Em caso de devolução à origem, a devolução faz-se pelas vias ordinárias, depois de anulada a etiqueta *Par avion* e qualquer outra indicação referente ao emprêgo da via aérea.

CAPÍTULO V

Direitos de transporte aéreo

ARTIGO 26.º

Trânsito aéreo em malas fechadas

1. A Administração Geral dos Correios e Telégrafos determina os direitos de transporte aéreo que devem pagar as administrações estrangeiras que utilizarem as linhas aéreas que partirem de Portugal, reservando-se o direito de classificar os serviços de harmonia com as disposições da Convenção Postal Universal.

Compete às estações centralizadoras assegurar a expedição das malas-avião de origem estrangeira ou colonial pelas linhas que partirem de Portugal, constatar os pesos que devem servir de base para o cálculo dos direitos de transporte aéreo a pagar à administração portuguesa e fazer a contabilidade mensal das expedições.

As malas-avião em trânsito podem ser recebidas pelas vias ordinárias ou pela via aérea.

2. De harmonia com o artigo 15.º das disposições da Convenção de Londres sôbre o transporte das correspondências por via aérea, as contas de direitos de transporte aéreo podem ser estabelecidas tomando por base os resultados estatísticos semestrais ou o pêso bruto das remessas realmente transportadas, o que será determinado nas instruções. A Administração Geral dirigirá em tempo oportuno aos serviços interessados as instruções que regulam o trânsito aéreo de malas-avião estrangeiras nas linhas que partirem de Portugal. Fixa especialmente as linhas nas quais êsse trânsito lhe é retribuído conforme os resultados estatísticos e aquelas nas quais se têm em conta os pesos brutos realmente transportados; indica igualmente as operações a efectuar pelas estações nos dois casos.

ARTIGO 27.º

Trânsito aéreo a descoberto

1. Os direitos de trânsito aéreo a descoberto são calculados nas mesmas bases que os direitos de trânsito em

malas-avião directas; contudo, o pêso líquido real das correspondências-avião expedidas em trânsito a descoberto é aumentado de 25 por cento, nos termos da Convenção, para despesas inerentes aos trabalhos de manipulação.

2. Antes da sua expedição pela via aérea, nas linhas que partem de Portugal, a estação que receber correspondências-avião em trânsito a descoberto confere o seu pêso, menciona no livro especial de contas de direitos de transporte e no modêlo AV–2, separadamente por cada país de origem e de destino, os pesos líquidos totais das correspondências em trânsito (ordinárias e registadas), que inclue em seguida nas suas próprias malas-avião.

3. Desde que as cartas e os bilhetes postais, de uma parte, e as amostras, os impressos, etc., de outra parte, sejam submetidos a tarifas diferentes, deve fazer-se uma discriminação entre os pesos líquidos totais dos objectos ordinários e registados compreendidos em cada categoria.

4. Como no caso de trânsito em malas-avião fechadas, estabelecem-se contas de direitos de transporte devidos à Administração Geral sôbre os resultados estatísticos semestrais ou sôbre a base dos pesos realmente transportados. A Administração Geral dirige em tempo oportuno aos serviços interessados as instruções referentes às operações a efectuar e os mapas a fornecer pelas estações de trânsito.

5. Contudo, quer as contas sejam estabelecidas segundo as estatísticas ou segundo os pesos brutos realmente transportados, as estações centralizadoras devem sempre mencionar os dois pesos acima citados, a fim de permitir à Administração Geral conferir os direitos de transporte reclamados pelas Administrações estrangeiras.

CAPÍTULO VI

Contabilidade

ARTIGO 28.º

Organização das contas com as Companhias

1. As estações centralizadoras devem fornecer mensalmente à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, pela 2.ª Divisão da mesma Direcção, mapas indicando os pesos brutos das malas que entregam aos agentes das Companhias aéreas, de harmonia com o disposto no artigo 22.º

Cada estação centralizadora deve estabelecer mapas, não só para as malas-avião que formar, mas também para as malas-avião em trânsito que receber.

2. Sempre que uma mala-avião fôr encaminhada sucessivamente por muitas linhas ou secções de linhas exploradas por Companhias diferentes, estabelece-se um mapa AV–12 distinto para cada linha ou secção de linha utilizada. Estes mapas são destinados a determinar as somas devidas às diversas Companhias que tiverem participado no transporte aéreo dessas remessas.

Contudo, uma estação centralizadora que receber malas-avião por via ordinária, com o encargo de as encaminhar pela via aérea, não tem que estabelecer mapas AV–12 para essas expedições.

3. Nas malas-avião formadas pelas estações centralizadoras devem preencher-se as colunas 2.ª, 3.ª e 5.ª (números das malas, pêso bruto exacto e pêso líquido das correspondências) dos mapas AV–12.

4. Nas malas-avião em trânsito não devem as estações centralizadoras preencher senão as colunas 2.ª e 3.ª (número das malas e pêso bruto exacto) dos referidos mapas. Todavia, desde que o pêso líquido das correspondências seja indicado exteriormente nas malas-avião (organização das contas na base dos pesos realmente transportados), deve esta indicação ser reproduzida na coluna 5.ª dos mapas citados.

5. Nos casos previstos nos parágrafos precedentes, que prescrevem o preenchimento da coluna 5.ª dos mapas AV–12, deve esta coluna ser dividida em duas por um traço vertical sempre que seja feita a discriminação entre as cartas e os bilhetes postais de uma parte, e os outros objectos de correspondência de outra parte. As abreviaturas «L. C.» e «A. O.» são colocadas respectivamente no alto da metade da coluna da esquerda e da metade da coluna da direita. Inscrevem-se as indicações de pêso líquido para cada categoria na metade da coluna correspondente sempre que as duas categorias de objectos mencionados «L. C.» e «A. O.» tenham sido submetidas a uma sobretaxa aérea diferente.

6. Desde que, por qualquer motivo, as malas-avião não tenham podido ser expedidas pela via aérea e tenham sido devolvidas à estação de origem pelas respectivas Companhias a fim de serem encaminhadas pelas vias normais, deve mencionar-se a via empregada na coluna «Observations». As indicações de pêso relativas a estas malas são escrituradas a tinta vermelha nos mapas, mas não se somam.

7. Os mapas AV–12 serão remetidos à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, pela 2.ª Divisão da mesma Direcção, devidamente preenchidos, e devem ali dar entrada até o dia 15 de cada mês.

ARTIGO 29.º

Organização das contas com os países estrangeiros

1. Pelo que respeita ao trânsito estrangeiro nas linhas portuguesas ou partindo de Portugal em malas-avião fechadas, as estações centralizadoras não necessitam de fazer nenhuma operação de contabilidade, limitando-se a estabelecer os mapas AV–12 nas condições previstas no artigo 28.º, § 4, para a organização das contas com as Companhias.

2. Se as correspondências-avião forem recebidas em trânsito a descoberto, as estações centralizadoras verificam se houve alguma lacuna na numeração das relações AV–2; conferem as indicações de pêso líquido inscritas nessas fórmulas e eventualmente fazem constar por meio de boletim de verificação as rectificações das irregularidades constatadas e mencionam dia a dia as indicações de pêso nos mapas mensais AV–13.

Estabelecem um mapa distinto por cada país de origem (ou por cada estação de origem conforme o caso) e por cada país de destino. Todavia, podem ser agrupados no mesmo mapa AV–13 vários países de destino sempre que os respectivos direitos de transporte aéreo tenham sido uniformemente fixados.

3. Salvo indicações em contrário, só se preenchem as colunas 2.ª e 3.ª (números dos maços e pêso líquido exacto das correspondências) dos mapas AV–13.

4. Sempre que as cartas e os bilhetes postais de uma parte e os outros objectos de correspondência doutra parte sejam submetidos a sobretaxas aéreas diferentes, deve fazer-se a discriminação entre os pesos líquidos destas duas categorias. Para isso, divide-se a coluna 3.ª do mapa AV–13 em duas partes por um traço vertical. As abreviaturas «L. C.» e «A. O.» são colocadas respectivamente no alto da metade da coluna da esquerda e da metade da coluna da direita; as indicações de pêso, prèviamente verificadas, inscritas nas relações AV–2 são mencionadas, por categoria, na metade da coluna correspondente.

5. As estações centralizadoras transmitem à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, 2.ª Divisão, no fim de cada mês, as relações AV–2 e os mapas AV–13 referentes ao mês anterior.

6. As indicações de pêso constantes das relações AV-12 são mencionadas nas relações trimestrais modêlo AV-14.

7. As relações AV-14 utilizadas para as malas-avião devem conter no alto *Transit en dépêches closes* ou *Transit à découvert*, conforme o caso. Estabelece-se uma relação por cada país de origem ou por cada estação de origem, também conforme o caso.

8. A designação dos países destinatários das malas figura na coluna 1.ª e pode ser completada em caso de necessidade. Em frente de cada um dêsses países indica-se o pêso das malas em cada mês, somando-se os trimestres. Faz-se a discriminação entre as duas categorias de correspondência (L. C. e A. O.), quando as houver.

9. As relações trimestrais AV-14 são transmitidas à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, pela 2.ª Divisão, até o dia 15 do primeiro mês de cada trimestre.

10. As relações AV-2 estabelecidas pelas estações estrangeiras conservam-se nas estações centralizadoras durante cinco anos.

CAPÍTULO VII

Correspondências-avião com valor declarado

ARTIGO 30.º

Correspondências-avião com valor declarado

As correspondências-avião com valor declarado só podem ser admitidas depois de prévio acôrdo com as administrações interessadas.

CAPÍTULO VIII

Encomendas postais-avião

ARTIGO 31.º

Encomendas postais-avião

As encomendas postais internacionais só podem ser admitidas depois de prévio acôrdo com as administrações interessadas.

Instruções especiais indicarão as condições de aceitação das encomendas nacionais.

CAPÍTULO IX

Responsabilidade

ARTIGO 32.º

Determinação da responsabilidade da Administração Geral dos Correios e Telégrafos

1. A Administração Geral não é responsável pela falta de cumprimento dos horários previstos para a partida e para a chegada dos aviões.

2. A Administração Geral é responsável pelos objectos registados e, quando admitidos, pelos objectos com valor declarado e encomendas postais transmitidas pela via aérea nos precisos termos da Convenção de Londres.

ARTIGO 33.º

Reembôlso das sobretaxas

1. Sempre que por motivo de supressão da partida do avião ou por qualquer outro motivo de fôrça maior uma correspondência não tenha sido encaminhada pela via aérea, o remetente não tem direito ao reembôlso da sobretaxa.

2. As contas mensais transmitidas à Administração Geral para efeitos de pagamento às companhias, devem indicar na coluna «Observations» para cada mala-avião transmitida pela via férrea ou por paquete, a indicação *Expédiée par train nº ou par paquebot.*

CAPÍTULO X

Disposições diversas

ARTIGO 34.º

Procedimento no caso de um avião não partir

No caso de um avião não partir por qualquer motivo a companhia de transporte aéreo é obrigada a devolver imediatamente as malas-avião à estação centralizadora remetente.

ARTIGO 35.º

Abertura das malas-avião por uma estação que não seja a destinatária

1. Sempre que por motivo de desastre ou de avaria as malas-avião forem apresentadas numa estação que não seja a destinatária deve a mesma estação recebê-las e reexpedi-las ao seu destino o mais breve possível, comunicando o facto telegràficamente à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, pela 2.ª Divisão.

2. Independentemente da comunicação telegráfica a que se refere o parágrafo anterior, deve o chefe da estação enviar regularmente um relatório sucinto, em que deverá indicar especialmente a companhia e a linha aérea a que pertence o avião, a origem e o destino das malas e o encaminhamento dado a essas correspondências.

3. Se o desastre fôr grave e ocasionar a destruïção parcial do correio, o chefe da estação mais próxima recolhe os destroços das malas e procede de harmonia com as disposições do § 1 do presente artigo e com as instruções. Além disso, envia um relatório sucinto à Direcção dos Serviços de Exploração Postal, pela 2.ª Divisão; êste relatório deve indicar especialmente a companhia e a linha aérea a que pertence o avião, a origem, o número, os nomes e as moradas dos destinatários dos objectos registados recolhidos, assim como o encaminhamento dado a êsses objectos a partir da estação.

4. Se o desastre fôr tam grave que ocasione a destruïção total do correio deve o caso ser comunicado telegràficamente, procedendo-se conforme está indicado nos §§ 2 e 3 e mencionando-se no relatório as circunstâncias do desastre e as condições em que o correio foi destruído.

5. Sempre que acontecer qualquer dos desastres citados nos parágrafos anteriores, deve o chefe da estação também comunicar a ocorrência aos aeroportos nacionais interessados, em telegrama de serviço.

Paços do Govêrno da República, 30 de Dezembro de 1931. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *João Antunes Guimarãis.*

Direcção dos Serviços de Contabilidade

Por despacho ministerial de 6 do corrente e nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, foram autorizadas no orçamento da Administração Geral dos Correios e Telégrafos para o actual ano económico as seguintes transferências, que foram anotadas pelo Tribunal de Contas em data de 16 do presente mês:

Do artigo 22.º, n.º 2), *d*) «Transportes de encomendas pelas companhias de caminho de ferro e de navegação», para o artigo 22.º, n.º 2), *e*) «Transportes de malas pela Companhia Internacional de Wagons-Lits»	48.000$00