



Treaty Series No. 36 (1946)

## Agreement

between the Government of the United Kingdom  
and the Government of Portugal for

# Air Services traversing British and Portuguese Territories

[With Annex and Exchange of Notes]

Lisbon, 6th December, 1945

[Ratifications exchanged at London, 16th August, 1946]

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs  
to Parliament by Command of His Majesty*

LONDON

HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

THREEPENCE NET

Cmd. 6929

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED  
KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF PORTUGAL FOR AIR  
SERVICES TRAVERSING BRITISH AND PORTUGUESE  
TERRITORIES.

---

*Lisbon, 6th December, 1945.*

---

THE Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Portugal,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing certain air services as soon as possible to, in or over British and Portuguese territories,

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 Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described (hereinafter referred to as the "agreed services"). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

ARTICLE 2.

(1) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes and the contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and of Article 6, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline(s) concerned.

(2) The airline or airlines designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that it (they) is (are) qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

ARTICLE 3.

(1) The charges which either of the contracting parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline(s) of the other contracting party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(2) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party by, or on behalf of, the other contracting party or its designated airline(s) and intended solely for use by the aircraft of the other contracting party shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former

contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in international transport or the airline of the most favoured nation.

(3) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline(s) of one contracting party shall be exempt in the territory of the other contracting party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

#### ARTICLE 4.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognised as valid by the other contracting party for the purpose of operating the agreed services. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

#### ARTICLE 5.

(1) The laws and regulations of one contracting party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline(s) of the other contracting party.

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline(s) of the other contracting party while in the territory of the first contracting party.

#### ARTICLE 6.

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the rights specified in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airline(s) of the other contracting party are vested in nationals of either contracting party, or in case of failure by the designated airline(s) to comply with its laws and regulations as referred to in Article 5, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

#### ARTICLE 7.

This Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944.<sup>(1)</sup>

#### ARTICLE 8.

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

<sup>(1)</sup> "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

#### ARTICLE 9.

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto shall be referred for decision to the Interim Council in accordance with the provisions of Article III, Section 6 (8) of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

#### ARTICLE 10.

If a general multilateral air Convention which is accepted by both contracting parties comes into force the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

#### ARTICLE 11.

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Provisional International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organisation.

#### ARTICLE 12.

The instruments of ratification shall be exchanged in London as soon as possible. Pending ratification this Agreement shall be provisionally put into force, and shall enter into force definitively on the exchange of ratifications.

In witness thereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(L.S.)            IVOR THOMAS.

For the Government of Portugal:

(L.S.)            A. DE O. SALAZAR.

Done this Sixth day of December, Nineteen hundred and forty-five in duplicate at Lisbon in the Portuguese and English languages, both texts being equally authentic.

## ANNEX.

THE airlines designated by the Government of the United Kingdom for the purpose of the operation of air services on the routes specified in Schedule I to this Annex shall be British Overseas Airways Corporation and such other airlines as may be notified by the Government of the United Kingdom.

2. The airline(s) designated by the Government of Portugal for the purpose of the operation of air services on the route(s) specified in Schedule II to this Annex shall be an airline (airlines) to be notified by the Government of Portugal.

3. For the purposes of operating air services on the routes specified in Schedule I, the designated British airlines referred to in paragraph 1 above shall be accorded in Portuguese territory rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic, provided that aircraft accorded rights of transit over the continental territory of Portugal shall be required to land at Lisbon.

4. For the purpose of operating air services on the route(s) specified in Schedule II the designated Portuguese airline(s) referred to in paragraph 2 above shall be accorded in British territory rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as hereinafter provided, and the use on the said route(s) of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

5.—(a) The designated airlines of the United Kingdom shall be entitled to set down and pick up at the places in Portuguese territory specified in Schedule I traffic embarked in or destined for places in British territory.

(b) The designated airline(s) of Portugal shall be entitled to set down and pick up at the places in British territory specified in Schedule II traffic embarked in or destined for places in Portuguese territory.

(c) The capacity to be provided from time to time by the designated airlines of Portugal and of the United Kingdom for the conveyance of the traffic referred to in sub-paragraphs (a) and (b) shall be maintained in equilibrium with the traffic offering between the places in Portuguese and British territory.

(d) The total capacity shall be divided equally between the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above, where they are operating the same route.

(e) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between the competent aeronautical authorities of the contracting parties before the services are inaugurated.

(f) Thereafter the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the competent aeronautical authorities of the contracting parties and adjusted by agreement between them.

(g) The load factor to be adopted for determining the frequency to be operated shall be agreed at the outset between the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above, subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

(h) The load factor initially determined may be reviewed from time to time by the airlines referred to above. Any recommendation for the variation of the load factor shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the contracting parties for approval.

(i) On the basis of the figures in force for the time being of the capacity to be operated, the load factor and the payload of the aircraft employed, the frequency of the services to be operated by the airlines referred to

in paragraphs 1 and 2 above shall be agreed between them, subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties before the services start or are changed.

(j) In order to meet unexpected traffic demands of a temporary character the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above may, notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (c) and (d) of this paragraph, agree between them to such temporary increases of capacity as are necessary to meet the traffic demand. Any such increases shall be reported forthwith to the competent aeronautical authorities who may confirm or modify them.

6. In so far as one of the contracting parties may not wish, permanently or temporarily, to operate, in full or in part, the capacity to which it is entitled under the preceding paragraph, that contracting party may arrange with the other contracting party, under terms and conditions to be agreed between them for the designated airline(s) of such other contracting party to operate additional capacity so as to maintain the full capacity agreed upon between them in accordance with the preceding paragraph. It shall, however, be a condition of any such arrangement, that if the first contracting party should at any time decide to commence to operate, or to increase the capacity of its services, within the total capacity to which it is entitled under the preceding paragraph, the airline(s) of the other contracting party shall withdraw correspondingly some or all of the additional capacity which it (they) had been operating.

7. If the airline of a contracting party desires to set down and pick up in the territory of the other contracting party traffic embarked in or destined for the territories of third parties and the other contracting party is prepared to consider a claim to carry such traffic, the contracting parties shall, in cases where it is not inconsistent with the provisions of other agreements which either contracting party may have concluded, enter into consultation with the other States concerned in order to determine what adjustments of capacity, if any, should be made at the appropriate stages on the route. The grant of any privileges under this paragraph and any consequential adjustment of capacity should be governed by—

- (a) the capacity determined in accordance with paragraph 5 of this Annex;
- (b) the air transport needs of the territories concerned judged in relation to public convenience and necessity;
- (c) the adequacy of other air transport services in and between the territories concerned, and
- (d) the economy of through airline operation.

The application of this paragraph to the airlines of the United Kingdom and of Portugal respectively shall be as set out in Schedules I and II.

8.—(a) Tariffs to be charged by the airlines referred to in this Annex shall be agreed in the first instance between them in consultation with other airlines operating on the respective routes or any sections thereof. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the contracting parties. In the event of disagreement between the airlines, the contracting parties themselves shall endeavour to reach agreement. If the contracting parties should fail to agree, the matter in dispute shall be referred to arbitration, as provided for in Article 9 of this Agreement.

(b) The tariffs to be agreed in accordance with (a) above shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by any other operators on the route. Tariffs charged for traffic taken up or put down at points on a route (other than traffic destined for or

embarked in the country whose Government has designated the airline) may be higher than the corresponding tariffs for similar traffic carried by local or regional services on the corresponding sector of the route.

---

SCHEDULE I.

*British Routes.*

Poole-Lisbon-Bathurst-Natal-Belem-Trinidad-Bermuda-Baltimore-Bermuda-Azores and/or Lisbon and/or Foynes-Poole.

London-Lisbon-Rabat-Port Etienne-Bathurst-Freetown-Takoradi-Accra-Lagos.

Durban-Lourenço Marques-Beira-Mozambique-Lindi-Dar-es-Salaam-Mombasa-Kisumu-and beyond.

London-Lisbon-Bathurst-Natal-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile-Lima.

London-Lisbon and/or Azores-Bermuda and/or Gander-Montreal.

London-Lisbon and/or Azores-Bermuda and/or Gander-New York or Chicago or Boston.

London-Lisbon and/or Azores-Bermuda-Miami.

London-Malta or Rome-Cairo-Khartoum-Nairobi-Salisbury-Johannesburg.

The above-mentioned routes may be varied by agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

The designated airlines of the United Kingdom shall be entitled to set down and pick up at places in Portuguese territory traffic embarked in or destined for places outside Portuguese territory on the routes specified in this Schedule, provided that the capacity shall not exceed that agreed under paragraphs 5 and 7 of this Annex for the routes in question.

---

SCHEDULE II.

*Portuguese Routes.*

Lisbon-Cape Juby and/or Villa Cisneiros-Dakar-Bathurst-Bolama-Freetown (or Monrovia)-Takoradi (or Accra)-Lagos-Libreville-Loanda-Villa Luso-Lusaka (or Livingstone)-Lourenço Marques; or

Lisbon-Dakar-Bamako-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Banqui-Leopoldville-Loanda to Lourenço Marques as above; or

Lisbon-Colomb Béchar-Aoulef-Gao-Lagos-Libreville-Loanda to Lourenço Marques as above; or

Lisbon-Colomb Béchar-Aoulef-Gao-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Banqui-Leopoldville-Loanda-Villa Luso-Lusaka (or Livingstone)-Lourenço Marques; or

Lisbon-Azores-Bermuda-New York.

The above-mentioned routes may be varied by agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

The designated airline(s) of Portugal shall be entitled to set down or pick up at places in British territory traffic embarked in or destined for places outside British territory on the route(s) specified in this Schedule, provided that the capacity shall not exceed that agreed under paragraphs 5 and 7 of this Annex for the route(s) in question.

---

ACÔRDO ENTRE O GOVÊRNO DO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA  
E IRLANDA DO NORTE E O GOVÊRNO DE PORTUGAL SÔBRE  
SERVIÇOS AÉREOS ATRAVÉS OS TERRITÓRIOS BRITÂNICO E  
PORTUGUÊS.

O GOVÊRNO do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte e o Govêrno de Portugal, desejando concluir um Acôrdo destinado a estabelecer certas comunicações aéreas, tão cêdo quanto possível com, sôbre ou nos territórios britânico e português, nomearam para êsse fim plenipotenciários que, devidamente autorizados, acordaram no que segue :

ARTIGO 1.

Cada uma das partes contratantes concede à outra parte contratante os direitos especificados no Anexo a êste Acôrdo, para o estabelecimento dos serviços aéreos ali descritos (designados daqui por diante como "serviços aéreos acordados"). Os serviços acordados podem ser inaugurados imediatamente ou mais tarde à escolha da parte contratante a quem são concedidos tais direitos.

ARTIGO 2.

(1) Cada um dos serviços aéreos acordados pode pôr-se em execução logo que a parte contratante à qual são concedidos os direitos tenha designado uma ou mais linhas aéreas para a rota ou rotas especificadas e a parte contratante que concede êsses direitos deverá, sujeita às disposições do parágrafo 2 dêste Artigo e do Artigo 6, conceder sem demora a conveniente licença de exploração para a linha ou linhas referidas.

(2) A linha ou linhas aéreas designadas são obrigadas a apresentar às autoridades aéreas competentes da parte contratante que concede êsses direitos provas de que se encontram em condições de cumprirem as exigências prescritas nas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades à exploração de linhas comerciais.

ARTIGO 3.

(1) Os encargos que qualquer das partes contratantes possa impôr, ou permita sejam impostos, no linha ou linhas designadas pela outra parte contratante para a utilização de aeroportos e outros equipamentos, não deverão ser superiores aos que seriam pagos pela utilização de tais aeroportos e equipamentos, pela sua aviação nacional explorando serviços internacionais semelhantes.

(2) Aos combustíveis, lubrificantes e sobressalentes tomados pelos aviões no território de uma parte contratante pela, ou em nome de, outra parte contratante ou por uma das suas linhas aéreas designadas e destinados unicamente a serem utilizados pelos aviões desta outra parte contratante, deverá ser concedido no que respeita a direitos alfandegários, despêsas de inspecção ou quaisquer outros encargos impostos pela primeira parte contratante, um tratamento não menos favorável do que aquêle que é aplicado às linhas aéreas nacionais que exploram serviços de transporte aéreo internacional ou linhas aéreas da Nação mais favorecida.

(3) Os aviões empregados nos serviços acordados e os fornecimentos de combustível, lubrificantes, sobressalentes, equipamento regular e peças de aviões retidos a bordo das aeronaves da linha ou linhas aéreas duma parte contratante deverão ser isentos, no território da outra parte contratante, de



direitos alfandegários, despêsas de inspecção ou encargos semelhantes, mesmo quando tais materiais sejam utilizados por essas aeronaves em vôos sôbre êsse território.

#### ARTIGO 4.

Os certificados de navegabilidade, certificados de competência e licença emitidos ou tornados válidos por uma parte contratante e ainda em vigor deverão ser reconhecidos como válidos pela outra parte contratante no que se refere à execução dos serviços acordados. Cada parte contratante reserva-se contudo o direito de recusar o reconhecimento, no que respeita a vôos sôbre o seu próprio território, dos certificados de competência e licenças concedidos aos seus nacionais por outro Estado.

#### ARTIGO 5.

(1) As leis e regulamentos de uma parte contratante relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves empregados na navegação aérea internacional ou relativo ao emprêgo e navegação de tais aeronaves enquanto dentro do seu território, deverão aplicar-se às aeronaves da linha ou linhas aéreas designadas da outra parte contratante.

(2) As leis ou regulamentos de uma parte contratante relativos à entrada e saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga de aviões (tais como regulamentos a respeito de entrada, trânsito, emigração, passaportes, alfândega e quarentena) deverão ser aplicáveis aos passageiros, tripulação ou carga das aeronaves da linha ou linhas aéreas designadas da outra parte contratante, enquanto no território da primeira parte contratante.

#### ARTIGO 6.

Cada parte contratante reserva-se o direito de suspender ou revogar os direitos especificados no Anexo a êste Acôrdo sempre que se verifique que a propriedade substancial e a fiscalização efectiva da linha ou linhas aéreas designadas pela outra parte contratante não pertencem a nacionais de qualquer das partes contratantes, ou no caso de falta de cumprimento, pela linha ou linhas aéreas designadas, das leis e regulamentos referidos no Artigo 5 ou ainda quando não cumpram as condições sob as quais os direitos são concedidos em conformidade com êste Acôrdo.

#### ARTIGO 7.

Este Acôrdo será registado na Organização Provisória da Aviação Civil Internacional estabelecido pelo Acôrdo Interino de Aviação Civil Internacional assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

#### ARTIGO 8.

Se qualquer das partes contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição ou disposições do Anexo a êste Acôrdo, tal modificação pode ser feita por um acôrdo directo entre as autoridades aéreas competentes das partes contratantes.

#### ARTIGO 9.

Qualquer divergência entre as partes contratantes a respeito da interpretação ou aplicação dêste Acôrdo ou do seu Anexo, deverá ser apresentada, para decisão, ao Conselho Interino em conformidade com as disposições do Artigo III secção 6 (8) do Acôrdo Interino da Aviação Civil Internacional

assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, a não ser que as partes contratantes acordem em submeter a divergência a um Tribunal Arbitral nomeado por acôrdo entre as partes contratantes, ou a qualquer outra pessoa ou entidade. As partes contratantes comprometem-se a cumprir a decisão dada.

ARTIGO 10.

Se uma Convenção Aérea multilateral, aceite por ambas as partes contratantes, entrar em vigor, o presente Acôrdo deverá ser modificado de maneira a harmonizar-se com as disposições da dita Convenção.

• ARTIGO 11.

Cada uma das partes contratantes poderá notificar em qualquer altura à outra o seu desejo de terminar êste Acôrdo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização Provisória da Aviação Civil Internacional. Se tal notificação fôr feita, êste Acôrdo terminará 12 meses depois da data da sua recepção pela outra parte contratante, a não ser que a notificação para terminar seja retirada por acôrdo antes da expiração dêste período. No caso de não ter sido acusada a recepção da notificação pela outra parte contratante o prazo acima referido contar-se-á a partir do décimo quarto dia após a recepção da notificação pela Organização Provisória da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 12.

Os instrumentos de ratificação deverão ser trocados em Londres tão cedo quanto possível. Até que seja ratificado, êste Acôrdo entrará em vigor a título provisório, e entrará em vigor, definitivamente, na data da troca das ratificações.

For ser verdade, os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acôrdo ao qual foram apostos os respectivos sêlos.

Pelo Govêrno de Portugal ·

(L.S.) A. SALAZAR.

Pelo Govêrno do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

(L.S.) IVOR THOMAS.

Feito em Lisboa, aos seis dias de Dezembro de mil novecentos e quarenta e cinco, em duplicado, em português e inglês, tendo ambos os textos igual valor.

## ANEXO.

As linhas aéreas designadas pelo Govêrno do Reino Unido para a exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I junto a êste Anexo deverão ser: a British Overseas Airways Corporation e quaisquer outras linhas aéreas que venham a ser designadas pelo Govêrno do Reino Unido.

2. As linhas aéreas designadas pelo Govêrno português para a exploração dos serviços aéreos na rota ou rotas especificadas no quadro II junto a êste Anexo, serão as que vierem a ser notificadas pelo Govêrno de Portugal.

3. Com o fim de explorarem serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I, às linhas aéreas Britânicas referidas no parágrafo 1 acima mencionado deverão ser concedidos, em território Português, direitos de trânsito, de aterragens para fins não comerciais e de entrada e saída comerciais para tráfego internacional como se determina a seguir, e a utilização nas ditas rotas de aerodromos e equipamentos complementares indicados para uso internacional, ficando entendido que os aviões que sobrevoarem o território continental português terão de aterrar em Lisboa.

4. Tendo em vista a exploração dos serviços aéreos na rota (ou rotas) especificadas no quadro II serão concedidos no território Britânico às linhas aéreas Portuguesas designadas, a que se refere o parágrafo 2 acima mencionado, direitos de trânsito, aterragem para fins não comerciais e entrada e saída comerciais para tráfego internacional conforme se determina a seguir, e a utilização nas ditas rotas de aerodromos e equipamentos complementares indicados para uso internacional.

5.—(a) As linhas aéreas designadas pelo Reino Unido terão direito a deixar e a tomar, nos locais do território português especificados no quadro I, tráfego embarcado no território britânico ou a êste destinado.

(b) As linhas aéreas designadas por Portugal terão direito a deixar e a tomar, nos locais do território britânico especificados no quadro II, tráfego embarcado em território português ou a êste destinado.

(c) A capacidade a atribuir de tempos a tempos às linhas aéreas de Portugal e do Reino Unido, para a condução do tráfego referido nas alíneas (a) e (b), deverá ser mantida em equilíbrio com o tráfego que exista entre os territórios britânico e português.

(d) A capacidade total será dividida igualmente entre as linhas aéreas referidas nos parágrafos 1 e 2 acima mencionados, quando explorem a mesma rota.

(e) A capacidade a fixar de início será decidida entre as autoridades aeronauticas competentes das partes contratantes antes da inauguração dos serviços.

(f) Posteriormente a capacidade permitida será discutida de tempos a tempos entre as competentes autoridades aeronauticas das partes contratantes e ajustada por acôrdo entre elas.

(g) O coeficiente de carga a adoptar para determinar a frequencia de exploração será decidido no início entre as linhas aéreas referidas nos parágrafos 1 e 2 acima, sujeito à aprovação das competentes autoridades aeronauticas das partes contratantes.

(h) O coeficiente de carga inicialmente determinado pode ser revisto de tempos a tempos pelas linhas aéreas acima referidas. Qualquer recomendação para a variação do coeficiente de carga será submetida às competentes autoridades aeronauticas das partes contratantes para aprovação.

(i) Na base dos números então em vigor referentes à capacidade de exploração, ao coeficiente de carga e à carga comercial das aeronaves empregadas, a frequencia dos serviços de exploração pelas linhas aéreas referidas nos parágrafos 1 e 2 acima, será decidida entre aquelas linhas aéreas

ficando sujeita à aprovação das competentes autoridades aeronauticas das partes contratantes antes da inauguração dos serviços ou de qualquer alteração.

(j) A fim de satisfazer exigências de tráfego inesperadas de carácter temporário, as linhas aéreas referidas nos parágrafos 1 e 2 acima podem, não obstante as disposições das alíneas (c) e (d) dêste parágrafo, decidir entre elas os aumentos temporários de frequencia que forem necessários para satisfazer a exigência do tráfego. Quaisquer aumentos dêste género devem ser comunicados imediatamente às competentes autoridades aeronauticas que as podem confirmar ou modificar.

6. Dêsde que uma das partes contratantes não deseje explorar, permanente ou temporariamente, total ou parcialmente, a capacidade a que tem direito, de acôrdo com o estabelecido no parágrafo anterior, essa parte contratante pode combinar com a outra parte contratante, em termos e condições a estabelecer entre elas, para a designada linha ou linhas aéreas da outra parte contratante, explorarem a capacidade adicional de modo a manter-se completamente o sistema de serviços decidido entre elas em conformidade com o parágrafo anterior. Será, contudo, condição de tal acôrdo que se a primeira parte contratante decidir em qualquer altura, começar a explorar ou aumentar a capacidade dos seus serviços, adentro da capacidade total a que tem direito, como se prevê no parágrafo anterior, a linha ou linhas aéreas da outra parte contratante abandonarão correspondentemente uma parte ou tóda a capacidade adicional que estava ou estavam em exploração.

7. Se a linha aérea de uma parte contratante deseja tomar ou deixar no território da outra parte contratante tráfico tomado ou destinado a territórios de uma terceira parte e a outra parte contratante se encontre disposta a tomar em consideração um pedido para o transporte do referido tráfico, as partes contratantes, dêside que isso não seja inconsistente com o disposto em outros acordos que cada uma das partes contratantes possa ter vindo a concluir, pôr-se-ão em contacto para consulta com os outros Estados interessados para determinar a que ajuste de capacidade, se algum tiver de ser feito, se deve proceder nos pontos apropriados da rota. A concessão de quaisquer privilégios de acôrdo com êste parágrafo e quaisquer ajustamentos consequentes de capacidade deve ser determinada por:

- (a) a capacidade de acôrdo com o parágrafo 5 dêste Anexo;
- (b) as necessidades de transportes aéreos dos territórios interessados tendo em vista as necessidades e conveniências públicas;
- (c) a eficácia de outros serviços de transportes aéreos nos territórios interessados e entre êles;
- (d) a economia das operações das linhas aéreas a grande distância.

A aplicação dêste parágrafo respectivamente às linhas aéreas de Portugal e do Reino Unido será conforme ao estabelecido nos quadros I e II.

8.—(a) As tarifas cobradas pelas linhas aéreas referidas nêste Anexo serão decididas em primeiro lugar, entre essas linhas, em consulta com as outras linhas aéreas que explorem as mesmas rotas ou qualquer parte delas. Quaisquer tarifas decididas desta maneira serão sujeitas à aprovação das partes contratantes. No caso de desacôrdo entre as linhas aéreas, as próprias partes contratantes esforça-se-ão para chegarem a um acôrdo. No caso das partes contratantes não chegarem a êsse acôrdo, a matéria em desacôrdo será sujeita a arbitragem, conforme se prevê no Artigo 9 dêste acôrdo.

(b) As tarifas decididas em conformidade com a alínea (a), acima mencionada, serão fixadas a níveis razoáveis, devendo-se tomar na devida consideração todos os factores relevantes, incluindo a exploração económica, lucro razoável, diferenças nas características do serviço (incluindo tipos de velocidade e acomodação) e as tarifas cobradas por qualquer outra companhia

que explore a mesma rota. As tarifas cobradas para tráfego tomado ou deixado em locais da rota (que não sejam do tráfego destinado ou embarcado no País cujo Governo designou a linha aérea) deverão ser superiores às correspondentes tarifas para tráfego semelhante transportado por serviços locais ou regionais no sector correspondente da rota.

QUADRO I.

*Rotas Británicas.*

Poole-Lisboa-Bathurst-Natal-Belém-Trindade-Bermuda-Baltimore-Bermuda-Açores e ou Lisboa e ou Foynes-Poole.

Londres-Lisboa-Rabat-Port Etienne-Bathurst-Freetown-Takoradi-Accra-Lagos.

Durban-Lourenço Marques-Beira-Moçambique-Lindi-Dar es Salaam-Mombaça-Kisumu-e mais além.

Londres-Lisboa-Bathurst-Natal-Rio de Janeiro-Montevideu-Buenos Aires-Santiago do Chile-Lima.

Londres-Lisboa e ou Açores-Bermuda e ou Gandar-Montreal.

Londres-Lisboa e ou Açores-Bermuda e ou Gandar-Nova York ou Chicago ou Boston.

Londres-Lisboa e ou Açores-Bermuda-Miami.

Londres-Malta ou Roma-Cairo-Khartoum-Nairobi-Salisbury-Johannesburg.

As rotas aéreas mencionadas podem variar por acôrdo entre as autoridades aeronauticas competentes das partes contratantes.

As linhas aéreas designadas do Reino Unido terão o direito de tomar ou deixar no território português tráfego tomado ou com destino a lugares fora do território português, nas rotas especificadas neste quadro contanto que a capacidade não exceda a acordada pelos parágrafos 5 e 7 dêste Anexo para as rotas em questão.

QUADRO II.

*Rotas Portuguesas.*

Lisboa-Cabo Juby e ou Vila Cisneiros-Dakar-Bathurst-Bolama-Freetown (ou Monróvia)-Takoradi (ou Accra)-Lagos-Libreville-Luanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques; ou

Lisboa-Dakar-Bemako-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Banqui-Leopoldville-Luanda a Lourenço Marques como a anterior; ou

Lisboa-Colombo Béchart-Aulef-Gão-Lagos-Libreville-Luanda a Lourenço Marques como a anterior; ou

Lisboa-Colombo Béchart-Aulef-Gão-Niamey-Zinder-Fort Lamy-Banqui-Leopoldville-Luanda-Vila Luso-Lusaka (ou Livingstone)-Lourenço Marques;

Lisboa-Açores-Bermuda-Nova York.

As rotas mencionadas podem variar por acôrdo entre as autoridades aeronauticas competentes das partes contratantes.

As linhas designadas de Portugal ficam com o direito de tomar ou deixar no território Britânico tráfego embarcado ou com destino a lugares fora dos territórios britânicos nas rotas especificadas neste quadro, contanto que a capacidade não exceda a acordada de acôrdo com os parágrafos 5 e 7 dêste Anexo nas rotas em questão.

## EXCHANGE OF NOTES.

No. 1.

*Mr. Ivor Thomas to Dr. A. de Oliveira Salazar.**British Embassy,**Lisbon, 6th December, 1945.*

Your Excellency,

ON behalf of His Majesty's Government in the United Kingdom I have the honour to propose to your Excellency that, in accordance with the provisions of paragraph 5 (e) of the Annex to the Agreement for Air Services traversing British and Portuguese Territories, signed to-day, the capacity to be provided on the service London-Lima via Lisbon and other intermediate stops shall, at the outset, be sufficient to accommodate up to 200 passengers travelling in each direction and airmails and freight offered for conveyance between the United Kingdom and territories in South America. The load factor and frequencies of the services shall be agreed between the designated airlines of the countries concerned on the route, subject to the approval of their Governments.

I avail, &amp;c.

IVOR THOMAS.

No. 2.

*Dr. A. de Oliveira Salazar to Mr. Ivor Thomas.**Ministerio dos Negocios Estrangeiros, .**Lisboa, 6 de Dezembro de 1945.*

Excelência :

TENHO a honra de acusar a recepção da Nota de V. Ex<sup>a</sup>. datada de hoje redigida nos termos seguintes :

“ Em nome do Governo de Sua Majestade para o Reino Unido, tenho a honra de propôr a V. Ex<sup>a</sup>., de acôrdo com as disposições do parágrafo 5 (e) do Anexo ao Acôrdo relativo aos Serviços Aéreos através dos territórios britânico e português, assinado hoje, que a capacidade a atribuir ao Serviço—Londres—Lima (via Lisboa) e outras paragens intermediárias seja de início a suficiente para acomodar 200 passageiros em cada direcção e malas aéreas e carga a ser transportada entre o Reino Unido e os territórios da América do Sul. O coeficiente de carga e frequências dos serviços serão decididos entre as linhas aéreas designadas dos países interessados, sujeitos a aprovação dos seus Governos.”

É-me grato comunicar a V. Ex<sup>a</sup>. a concordância do Governo português às propostas que constituem o objecto da Nota de V. Ex<sup>a</sup>. acima transcrita.

Aproveito, &amp;c.

A. DE O. SALAZAR.

[Translation of No. 2.]

*Ministry for Foreign Affairs,*  
*Lisbon, 6th December, 1945.*

Your Excellency,

I HAVE the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of to-day's date of which the text is as follows:—

[As in No. 1.]

I am pleased to inform your Excellency that the Portuguese Government are in agreement with the proposals set out in your Excellency's Note transcribed above.

I avail, &amp;c.

A. DE O. SALAZAR.

No. 3.

*Mr. Ivor Thomas to Dr. A. de Oliveira Salazar.*

*British Embassy,*  
*Lisbon, 6th December, 1945.*

Your Excellency,

On behalf of His Majesty's Government in the United Kingdom I have the honour to propose to your Excellency that, with the entry into force of the Agreement for Air Services traversing British and Portuguese Territories, which we have signed to-day, the Agreement between the Government of Portugal and Imperial Airways, Limited, of April 1937 shall be regarded as having automatically lapsed in accordance with the provisions of Clause 3 (i) of that Agreement.

In consequence of the Agreement for Air Services between British and Portuguese territories which we have signed to-day,<sup>(2)</sup> I have the honour further to propose that—

- (i) the Agreement between the Government of Portugal and Imperial Airways, Limited, of July 1937, regarding the South African Air Route, having been superseded by the Agreement which we have signed to-day, shall be regarded as terminated; and
- (ii) the Agreement contained in the Exchange of Notes, dated the 25th January, 1939,<sup>(3)</sup> between the Government of Portugal and the Government of the United Kingdom shall be terminated.

I avail, &amp;c.

IVOR THOMAS.

No. 4.

*Dr. A. de Oliveira Salazar to Mr. Ivor Thomas.*

*Ministerio dos Negocios Estrangeiros,*  
*Lisboa, 6 de Dezembro de 1945.*

Excelência:

TENHO a honra de acusar a recepção da Nota de V. Ex<sup>a</sup>. datada de hoje redigida nos termos seguintes:

“Em nome do Governo de Sua Majestade para o Reino Unido, tenho a honra de propôr a V. Ex<sup>a</sup>. que, com a entrada em vigor do Acôrdo relativo a Serviços Aéreos através dos territórios britânico e português

<sup>(2)</sup> “Treaty Series No. 35 (1946),” Cmd. 6927.

<sup>(3)</sup> “Treaty Series No. 20 (1939),” Cmd. 5995.

que assinámos hoje, o Acôrdo entre o Govêrno de Portugal e a Imperial Airways Limited de Abril de 1937 passe a ser considerado como tendo automaticamente caducado de acôrdo com as provisões da cláusula (3) dêste Acôrdo.

Em consequência do Acôrdo relativo a Serviços Aéreos entre territórios britânico e português que assinámos hoje tenho ainda a honra de propôr a V. Ex<sup>a</sup>. que :

- I.—O Acôrdo entre o Govêrno de Portugal e a Imperial Airways Limited de Julho de 1937 relativo à rota da África do Sul ultrapassado pelo Acôrdo que assinámos hoje passe a ser considerado como terminado e
- II.—O Acôrdo que constitue o objecto da troca de Notas de 25 de Janeiro de 1939 entre o Govêrno de Portugal e o Govêrno do Reino Unido seja considerado como terminado.”

É-me grato comunicar a V. Ex<sup>a</sup>. a concordância do Govêrno Português às propostas que constituem o objecto da Nota de V. Ex<sup>a</sup>. acima transcrita.

Aproveito, &c.

A. DE O. SALAZAR.

[Translation of No. 4.]

*Ministry for Foreign Affairs,*

*Lisbon, 6th December, 1945.*

Your Excellency,

I HAVE the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of to-day's date of which the text is as follows:—

[As in No. 3.]

I am pleased to inform your Excellency that the Portuguese Government are in agreement with the proposals set out in your Excellency's Note transcribed above.

I avail, &c.

A. DE O. SALAZAR.

LONDON

PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:

York House, Kingsway, London, W.C. 2; 13a Castle Street, Edinburgh 2;

39-41 King Street, Manchester 2; 1 St. Andrew's Crescent, Cardiff;

80 Chichester Street, Belfast;

or through any bookseller

1946

Price 3d. net