

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. A partir da publicação deste decreto, fica sujeita ao disposto no Decreto n.º 12 210, de 24 de Agosto de 1926, a importação, exportação e comércio do produto *d*-difênil-2, 2-metil-3-morfolino-4 butiril pirrolidina, cuja fórmula química é $C_{28}H_{32}N_2O_2$, bem com os seus sais e preparações, algumas das quais são conhecidas no comércio com os nomes de *Palfum*, *R-875*, *Pyrrrolamidol R-875* e *Errecalma*.

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

Paços do Governo da República, 7 de Julho de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Joaquim Trigo de Negreiros*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 41 719

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

Artigo único. É aprovado para ratificação o Acordo sobre Transportes Aéreos entre a República Federal da Alemanha e Portugal, assinado em Lisboa em 31 de Março de 1958, cujos textos em português e em alemão são os que seguem anexos ao presente decreto.

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

Paços do Governo da República, 7 de Julho de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

Acordo sobre Transportes Aéreos entre a República Federal da Alemanha e Portugal

A República Federal da Alemanha e Portugal, com o objectivo de regularem os transportes aéreos entre os seus respectivos territórios, e para além deles, celebraram o seguinte acordo:

ARTIGO 1.º

Para os fins do presente acordo, salvo quando no texto diferentemente se disponha:

- a) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no que respeita à República Federal da Alemanha, o Bundesminister für Verkehr e, no que respeita a Portugal, o Ministério das Comunicações — Direcção-Geral da Aeronáutica Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as mesmas funções.
- b) A expressão «empresa aérea designada» significa uma empresa aérea que uma das Partes Contratantes tiver, em conformidade com o artigo 3.º, indicado à outra Parte Contratante para explorar um serviço aéreo inter-

nacional nas rotas estabelecidas nos termos do artigo 2.º, parágrafo (2).

- c) A palavra «território» tem o significado previsto no artigo 2.º da Convenção de Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944.
- d) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional» e «escala para fins não comerciais» têm o significado previsto no artigo 96.º, alíneas a), b) e d), da Convenção de Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944.

ARTIGO 2.º

(1) Para o efeito da exploração de serviços aéreos internacionais, pelas empresas designadas, nas rotas estabelecidas em conformidade com o parágrafo (2), as Partes Contratantes concedem-se reciprocamente:

- O direito de trânsito;
- O direito de escala para fins não comerciais; e
- O direito de embarcar e desembarcar, para fins comerciais, passageiros, correio e ou carga nos pontos dos respectivos territórios especificados nas supracitadas rotas e nas condições estipuladas neste acordo.

(2) Os quadros das rotas nos termos das quais as empresas designadas pelas Partes Contratantes poderão explorar serviços aéreos internacionais serão estabelecidos por acordo confirmado por troca de notas diplomáticas.

(3) Nenhuma das disposições do parágrafo (1) deste artigo pode ser interpretada no sentido de que as empresas designadas por uma Parte Contratante têm o direito de embarcar no território da outra Parte Contratante passageiros, correio e ou carga destinados a outro ponto do mesmo território.

ARTIGO 3.º

(1) A exploração dos serviços aéreos internacionais nas rotas estabelecidas nos termos do parágrafo (2) do artigo 2.º poderá ser iniciada em qualquer altura, desde que:

- a) A Parte Contratante à qual são concedidos os direitos mencionados no artigo 2.º, parágrafo (1), tenha designado por escrito uma ou mais empresas; e
- b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha autorizado a empresa ou empresas designadas a iniciar os serviços aéreos.

(2) A Parte Contratante que concede os direitos dará sem demora, sob reserva das disposições dos parágrafos (3) e (4) e da fixação das tarifas nos termos do artigo 9.º, autorização para a exploração dos serviços aéreos internacionais.

(3) Cada Parte Contratante poderá exigir que uma empresa designada pela outra Parte Contratante prove que está em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos da Parte Contratante indicada em primeiro lugar para a realização dos serviços aéreos internacionais.

(4) Cada Parte Contratante poderá recusar a uma empresa designada pela outra Parte Contratante o exercício dos direitos concedidos no artigo 2.º, se essa empresa não estiver em condições de fornecer as provas que lhe forem exigidas de que uma parte substancial da respectiva propriedade e a sua fiscalização efectiva pertencem a nacionais ou a organismos da outra Parte Contratante ou ao próprio Estado.

ARTIGO 4.º

(1) Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de revogar ou limitar a autorização concedida

nos termos do artigo 3.º, parágrafo (2), quando a empresa designada deixar de observar as leis e os regulamentos vigentes no território da Parte Contratante que concede os direitos ou as disposições deste acordo, ou quando faltar às obrigações dele decorrentes. Do mesmo modo se procederá se a prova exigida no artigo 3.º, parágrafo (4), não for apresentada. Cada uma das Partes Contratantes somente usará deste direito após a consulta prevista no artigo 12.º, salvo se, para evitar a repetição de infrações às leis e regulamentos, for necessário suspender a exploração ou impor restrições imediatamente.

(2) Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de, por comunicação escrita à outra Parte Contratante, cancelar a designação de uma empresa e substituí-la por outra. A nova empresa designada gozará dos mesmos direitos e terá as mesmas obrigações que a empresa substituída.

ARTIGO 5.º

As taxas e outros encargos impostos no território de uma das Partes Contratantes às aeronaves da outra Parte Contratante pela utilização dos aeroportos e outras facilidades não serão superiores aos pagos pelas aeronaves nacionais afectas a serviços aéreos internacionais similares.

ARTIGO 6.º

(1) Cada uma das Partes Contratantes concederá isenção de direitos aduaneiros e outros encargos, abaixo mencionados, às aeronaves da empresa designada pela outra Parte Contratante, exclusivamente afectas aos serviços aéreos internacionais, nos termos seguintes:

1. As aeronaves da empresa designada por uma das Partes Contratantes, ao entrar, sair ou sobrevoar o território da outra Parte Contratante, bem como o equipamento regular e peças sobresselentes, a bordo de tais aeronaves, serão isentas de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos semelhantes.

Este tratamento aplicar-se-á também ao combustível, óleos lubrificantes e provisões de bordo, se forem usadas ou consumidas nas aeronaves, mesmo quando em voos entre pontos do território desta Parte Contratante.

2. As peças sobresselentes, artigos de equipamento, combustível e óleos lubrificantes que

a) sejam retirados das aeronaves referidas no n.º 1 deste parágrafo ou, doutro modo, retirados de bordo e armazenados no território da outra Parte Contratante, sob fiscalização aduaneira, ou

b) importados, para tais aeronaves, e armazenados no território da outra Parte Contratante, sob fiscalização aduaneira,

serão isentos de direitos e dos encargos mencionados no n.º 1 deste parágrafo se forem montados ou, doutro modo, levados para bordo das ditas aeronaves, sob fiscalização aduaneira, ou doutra forma reexportados.

O combustível e óleos lubrificantes recebidos, sob fiscalização aduaneira, pelas aeronaves de uma empresa designada, no território da outra Parte Contratante, e afectas a serviços aéreos internacionais, não ficarão sujeitos aos supracitados direitos e encargos, nem a quaisquer impostos de consumo que sejam aplicáveis a combustíveis e óleos lubrificantes, nesta Parte Contratante.

A mesma isenção de direitos e outros encargos será concedida às peças sobresselentes, artigos de equipamento, combustível e óleos lubrificantes recebidos de armazéns de outras empresas e instalados ou, doutro modo, levados para bordo das ditas aeronaves, sob fiscalização aduaneira.

(2) As mercadorias referidas no parágrafo (1) não ficarão sujeitas a quaisquer proibições ou restrições de importação, exportação e trânsito que, doutro modo, poderiam ser aplicáveis, enquanto gozarem de tais isenções.

ARTIGO 7.º

(1) Será concedida às empresas designadas pelas Partes Contratantes justa e igual oportunidade na exploração das rotas estabelecidas nos termos do artigo 2.º, parágrafo (2).

(2) Na exploração de serviços aéreos internacionais nas rotas estabelecidas nos termos do artigo 2.º, parágrafo (2), a empresa designada por uma Parte Contratante deverá tomar em consideração os interesses da empresa designada pela outra Parte Contratante, a fim de os serviços aéreos explorados por esta empresa, em toda ou parte da mesma rota, não serem indevidamente afectados.

(3) Os serviços aéreos internacionais nas rotas estabelecidas nos termos do artigo 2.º, parágrafo (2), terão por objectivo principal oferecer uma capacidade adequada à previsível procura de tráfego destinado a ou proveniente do território da Parte Contratante que designou a empresa. O direito desta empresa de embarcar e desembarcar, nos pontos das rotas estabelecidas situados no território da outra Parte Contratante, passageiros, correio e ou carga, com destino a ou proveniente de terceiros países, deverá ser exercido no interesse do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo internacional e de modo que a capacidade se adapte:

- a) A procura de tráfego de e para o território da Parte Contratante que designou a empresa;
- b) A procura de tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitadas os interesses dos serviços locais e regionais;
- c) As exigências de uma exploração económica das rotas estabelecidas.

ARTIGO 8.º

(1) As empresas designadas comunicarão às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, um mês, pelo menos, antes do começo da exploração das rotas estabelecidas nos termos do parágrafo (2) do artigo 2.º, a natureza do serviço, os tipos de aeronaves e os horários previstos. O mesmo regime se aplicará igualmente a modificações ulteriores.

(2) As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante fornecerão periódica ou ocasionalmente às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, todos os dados estatísticos que possam ser razoavelmente exigidos para verificação da capacidade oferecida nas rotas estabelecidas nos termos do parágrafo (2) do artigo 2.º pela empresa designada. Estes dados deverão incluir todas as informações necessárias para determinar o volume do tráfego, bem como a sua origem e destino.

ARTIGO 9.º

(1) As tarifas referentes a passageiros e carga a aplicar nas rotas estabelecidas nos termos do parágrafo (2) do artigo 2.º serão fixadas tendo em conta todos os factores relevantes, tais como custo da exploração, lucro razoável, características das diferentes

rotas e tarifas aplicadas por outras empresas que explorem as mesmas rotas, no todo ou em parte. Essa fixação deverá obedecer ao disposto nos parágrafos seguintes.

(2) As tarifas deverão, na medida do possível, ser estabelecidas para cada rota por acordo entre as empresas designadas. Para o efeito, deverão estas observar as decisões que possam aplicar-se com base nos procedimentos resultantes das conferências de tráfego da Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) ou, se possível, entender-se directamente, após consulta, com as empresas de terceiros países que explorem as mesmas rotas, no todo ou em parte.

(3) As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes um mês, pelo menos, antes da data prevista para a sua entrada em vigor. Este período poderá ser reduzido em casos especiais, se as autoridades aeronáuticas assim o entenderem.

(4) Se não se chegar a acordo entre as empresas designadas em conformidade com o disposto no parágrafo (2), ou se uma das Partes Contratantes não concordar com as tarifas submetidas à sua aprovação nos termos do parágrafo (3), as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes poderão acordar nas tarifas referentes às rotas ou troços de rota sobre as quais não houve entendimento.

(5) Não chegando as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes a acordo nos termos do parágrafo (4), aplicar-se-á o disposto no artigo 13.º Enquanto não for proferida a sentença arbitral, a Parte Contratante que não concorda com uma tarifa terá o direito de exigir da outra Parte Contratante que se mantenham as tarifas anteriormente em vigor.

ARTIGO 10.º

Se um acordo multilateral sobre transportes aéreos, aceite por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, prevalecerão as disposições desse acordo. As consultas para determinar até que ponto tal acordo multilateral revoga, modifica ou completa o presente acordo efectuar-se-ão nos termos do artigo 12.º

ARTIGO 11.º

As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes entrarão em contacto, quando necessário, para assegurar estreita colaboração e concordância em todos os assuntos respeitantes à aplicação e interpretação deste acordo.

ARTIGO 12.º

As Partes Contratantes poderão promover, em qualquer altura, a realização de consultas com vista a modificar este acordo ou os quadros de rotas. O mesmo se observará relativamente à interpretação e aplicação do acordo, quando uma das Partes Contratantes julgar que foi infrutífero o contacto entre as autoridades aeronáuticas previsto no artigo 11.º

As consultas terão início dentro de sessenta dias, a contar da data da recepção do pedido para a sua realização.

ARTIGO 13.º

(1) Os diferendos relativos à aplicação ou interpretação deste acordo que não possam ser solucionados nos termos do artigo 12.º deverão ser submetidos, a pedido de uma das Partes Contratantes, a um tribunal arbitral.

(2) O tribunal arbitral será constituído por três árbitros. Em cada caso, cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro. As Partes Contratantes pôr-se-ão de acordo quanto à escolha do árbitro presidente, que deverá ter a nacionalidade de um terceiro

país. Se os árbitros não forem nomeados no prazo de dois meses e o presidente não for escolhido no prazo de três meses, a partir da data em que uma das Partes Contratantes comunicou a sua intenção de recorrer ao tribunal arbitral, pode cada uma delas, à falta de outro acordo, solicitar ao presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) que proceda às necessárias nomeações. No caso de o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) possuir a nacionalidade de uma das Partes Contratantes, ou estando impedido por outro motivo, o seu substituto no Conselho fará as devidas nomeações.

(3) O tribunal arbitral tomará as suas deliberações por maioria de votos, com as quais as Partes Contratantes se obrigam a conformar-se. Cada uma das Partes Contratantes pagará as despesas do seu árbitro. As demais custas são suportadas em partes iguais pelas duas Partes Contratantes. Nos demais aspectos, o tribunal arbitral determinará os princípios a serem seguidos no processo.

ARTIGO 14.º

O presente acordo, todas as suas alterações e notas trocadas nos termos do parágrafo (2) do artigo 2.º serão remetidos para registo à Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 15.º

(1) Este acordo carece de ratificação. A troca de ratificações terá lugar em Bona, logo que possível.

(2) O acordo entrará em vigor um mês após a troca de ratificações.

(3) As Partes Contratantes poderão em qualquer altura denunciar o acordo, que deixará de vigorar doze meses a contar da data em que a outra Parte Contratante tiver recebido a respectiva notificação.

Feito em Lisboa, aos 31 de Março de 1958, em dois exemplares, em língua alemã e portuguesa, fazendo fé ambos os textos.

O Embaixador da República Federal da Alemanha:

G. Seelos.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal:

Paulo Cunha.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Portugal Über den Luftverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland und Portugal in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln, haben folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) «Luftfahrtbehörde», in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Portugal das Verkehrsministerium — Generaldirektion für Zivilluftfahrt —, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) «Bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 als ein Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach

Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll;

- c) «Hoheitsgebiet», den Begriff, der in Artikel 2 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgelegt ist;
- d) «Fluglinienverkehr», «internationaler Fluglinienverkehr» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken», die Begriffe, die in Artikel 96 Buchstaben a), b) und d) des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgelegt sind.

ARTIKEL 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- das Recht des Überflugs,
- das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken,
- das Recht, an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die in den festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht entsprechend den in diesem Abkommen vereinbarten Bestimmungen gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

(3) Keine Bestimmung des Absatzes 1 dieses Artikels ist so auszulegen, dass den Unternehmen eines Vertragsstaates das Recht übertragen wird, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates Fluggäste, Post und/oder Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Ort im Gebiet des anderen Vertragsstaates ist.

ARTIKEL 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

- a) der Vertragsstaat, dem die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Festsetzung der Tarife nach Artikel 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat kann von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat kann einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, dass ein wesentlicher Teil

des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperchaften des anderen Vertragsstaats oder diesem selbst zustehen.

ARTIKEL 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch machen, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

ARTIKEL 5

Die Gebühren und andere Abgaben, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge in ähnlichen internationalen Diensten erhoben werden.

ARTIKEL 6

(1) Die Vertragsstaaten gewähren hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschliesslich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren oder ähnlichen Abgaben und Gebühren.

Das gleiche gilt für Luftfahrtbetriebsstoffe und Bordverpflegung, wenn sie an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates stattfindet.

2. Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände und Luftfahrtbetriebsstoffe, die

- a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder
- b) für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder auf andere Weise wieder ausgeführt werden. Für Luftfahrtbetriebsstoffe, die unter Zollüberwachung in Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates an Bord der Flugzeuge eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, werden weder die genannten Abgaben erhoben noch etwaige besondere Verbrauchsabgaben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaat belastet sind.

Die gleiche Abgabebefreiung wird für solche Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände und Luftfahrtbetriebsstoffe gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

(2) Soweit für die in Absatz 1 genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

ARTIKEL 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen jedes Vertragsstaates ist in billiger und gleicher Weise Gelungenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereit zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Fluggäste, Post und/oder Fracht an den Punkten der festgelegten Linien, die im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates liegen, nach oder von dritten Staaten aufzunehmen und abzusetzen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, dass Beförderungsangebot angepasst ist:

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes auf den festgelegten Linien.

ARTIKEL 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

ARTIKEL 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich unmittelbar untereinander verständigen.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten der Tarife zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit dem ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, vereinbaren.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 13 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat der Vertragsstaat, der sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, das Recht, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

ARTIKEL 10

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 dieses Abkommens statt.

ARTIKEL 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in

allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

ARTIKEL 12

Zur Erörterung der Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 nach Ansicht eines Vertragsstaates ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

ARTIKEL 13

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Schiedsrichtern. Von Fall zu Fall bestellt jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter. Über den Obmann des Schiedsgerichts, der einem dritten Staat angehören muss, führen die Vertragsstaaten Übereinstimmung herbei. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten, der Obmann nicht innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, das Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Rates der ICAO bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, dass der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, soll sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

(3) Das Schiedsgericht trifft mit Stimmenmehrheit seine Entscheidungen, denen sich die Vertragsstaaten unterwerfen. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten seines Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

ARTIKEL 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

ARTIKEL 15

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Das Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat ausser Kraft.

Geschehen zu Lissabon am 31. März 1958 in zwei Urshriften, jede in deutscher und portugiesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Paulo Cunha.
G. Seelos.

Aviso

Por ordem superior se faz público que no dia 31 de Março de 1958 foi celebrado no Ministério dos Negócios

Estrangeiros um acordo por troca de notas entre o Governo Português e o Governo Alemão estabelecendo, nos termos do artigo 2.º, parágrafo (2), do Acordo sobre Transportes Aéreos entre a República Federal da Alemanha e Portugal, assinado em Lisboa em 31 de Março de 1958, os quadros de rotas aéreas exploradas pelas empresas designadas pela República Federal da Alemanha e por Portugal.

É o seguinte o texto da nota portuguesa:

Lisboa, 31 de Março de 1958.

Sr. Embaixador:

Tenho a honra de acusar a recepção da nota de V. Ex.ª de hoje, que em língua portuguesa é do teor seguinte:

Tenho a honra de me referir ao artigo 2.º, parágrafo (2), do Acordo assinado em Lisboa em 31 de Março de 1958, entre a República Federal da Alemanha e Portugal, sobre serviços aéreos. Nas negociações realizadas para a celebração do Acordo assentou-se nos seguintes quadros de rotas:

I) Rotas aéreas exploradas pelas empresas designadas pela República Federal da Alemanha:

1. De pontos na República Federal da Alemanha para Lisboa;
2. De pontos na República Federal da Alemanha, com escalas na Suíça, França e Espanha, para Lisboa;
3. De pontos na República Federal da Alemanha, com escalas na Suíça, França e Espanha, para Lisboa, Santa Maria e além, para pontos no mar das Caraíbas e Américas Central e do Sul.

II) Rotas aéreas exploradas pelas empresas designadas por Portugal:

1. De pontos em Portugal para um ponto a designar na República Federal da Alemanha por cada serviço;
2. De pontos de Portugal, com escalas na Espanha, França e Suíça, para um ponto a designar na República Federal da Alemanha por cada serviço;
3. De pontos em Portugal, com escalas na Espanha, França e Suíça, para um ou dois pontos a designar na República Federal da Alemanha por cada serviço e além.

III) As empresas designadas podem suprimir uma ou mais escalas, sob condição de o ponto de partida do serviço se situar no território da Parte Contratante que as tiver designado, devendo a supressão ser previamente anunciada nos horários das referidas empresas.

Caso V. Ex.ª se encontre habilitado a concordar com o que precede, a presente nota e a nota de resposta favorável de V. Ex.ª serão consideradas como constituindo o acordo entre os nossos dois Governos sobre os quadros de rotas.

Tenho a honra de comunicar a V. Ex.ª que o Governo Português declara estar de acordo com as disposições supracitadas e que a nota de V. Ex.ª, assim como esta nota de resposta, constituem o Acordo entre os nossos dois Governos nesta matéria.