

coadjuvar, respectivamente, o director-geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna e o director-geral dos Negócios Económicos e Consulares no exercício das suas funções. O consultor considera-se dependente do director-geral junto do qual preste a sua actividade.

Art. 2.º Aos funcionários públicos contratados pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros para os lugares de consultor, a que se refere o artigo 1.º, é aplicável o disposto no artigo único do Decreto-Lei n.º 40 369, de 5 de Novembro de 1955.

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

Paços do Governo da República, 9 de Agosto de 1958. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — 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.

## Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

### Decreto-Lei n.º 41 815

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

Artigo 1.º É aprovado, para ratificação, o Acordo multilateral relativo aos direitos comerciais dos serviços aéreos não regulares europeus, assinado em Paris em 30 de Abril de 1956, cujo texto em inglês e respectiva tradução são os que seguem anexos ao presente decreto.

Art. 2.º O Acordo aplicar-se-á somente a Portugal continental, devendo no acto do depósito do instrumento de ratificação ser feita a exclusão das ilhas adjacentes da Madeira e dos Açores, nos termos do seu artigo 11.º

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

Paços do Governo da República, 9 de Agosto de 1958. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — 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.

### Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe

The undersigned Governments,

Considering that it is the policy of each of the States parties to the Agreement that aircraft engaged in non-scheduled commercial flights within Europe which do not harm their scheduled services may be freely admitted to their territories for the purpose of taking on or discharging traffic,

Considering that the treatment provided by the provisions of the first paragraph of Article 5 of the Convention on International Civil Aviation drawn up at

Chicago on 7 December 1944 (hereinafter called «the Convention») — which applies to the international movements of private and commercial aircraft engaged in non-scheduled operations on flights into or in transit non-stop across the territories of the States parties to that Convention and to stops therein for non-traffic purposes — is satisfactory, and

Desiring to arrive at further agreement as to the right of their respective commercial aircraft to take on and discharge passengers, cargo or mail on international flights for remuneration or hire on other than international scheduled services, as provided in the second paragraph of Article 5 of the Convention,

Have concluded this Agreement to that end.

#### ARTICLE 1

This Agreement applies to any civil aircraft

(a) registered in a State member of the European Civil Aviation Conference, and

(b) operated by a national of one of the Contracting States duly authorized by the competent national authority of that State,

when engaged in international flights for remuneration or hire, on other than scheduled international air services, in the territories covered by this Agreement as provided in Article 11.

#### ARTICLE 2

(1) The Contracting States agree to admit the aircraft referred in Article 1 of this Agreement freely to their respective territories for the purpose of taking on or discharging traffic without the imposition of the «regulations, conditions or limitations» provided for in the second paragraph of Article 5 of the Convention, where such aircraft are engaged in:

(a) flights for the purpose of meeting humanitarian or emergency needs;

(b) taxi-class passenger flights of occasional character on request, provided that the aircraft does not have a seating capacity of more than six passengers and provided that the destination is chosen by the hirer or hirers and no part of the capacity of the aircraft is resold to the public;

(c) flights on which the entire space is hired by a single person (individual, firm, corporation or institution) for the carriage of his or its staff or merchandise, provided that no part of such space is resold;

(d) single flights, no operator or group of operators being entitled under this sub-paragraph to more than one flight per month between the same two traffic centres for all aircraft available to him.

(2) The same treatment shall be accorded to aircraft engaged in either of the following activities:

(a) the transport of freight exclusively;

(b) the transport of passengers between regions which have no reasonably direct connection by scheduled air services;

provided that any Contracting State may require the abandonment of the activities specified in this paragraph if it deems that these are harmful to the interests of its scheduled air services operating in the territories to which this Agreement applies; any Contracting State may require full information as to the nature and extent of any such activities that have been or are being conducted; and further provided that, in respect of the activity referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, any Contracting State may determine freely the extent of the regions (including the airport or airports comprised), may modify such deter-

mination at any time, and may determine whether such regions have reasonably direct connections by scheduled air services.

## ARTICLE 3

The Contracting States further agree that in cases, other than those covered by Article 2, where they require compliance with regulations, conditions or limitations for the non-scheduled flights referred to in the second paragraph of Article 5 of the Convention, the terms of such regulations, conditions or limitations will be laid down by each Contracting State in published regulations, which shall indicate:

(a) the time by which the required information (with a request for prior permission if one is required) must be submitted; this shall not be more than two full business days in the case of a single flight or of a series of not more than four flights; longer periods may be specified for more extensive series of flights;

(b) the aviation authority of the Contracting State to which such information (with the request if one is required) may be made direct, without passing through diplomatic channels;

(c) the information to be furnished, which, in the case of permission for a single flight or of a series of not more than four flights, shall not exceed:

- (1) name of operating company;
- (2) type of aircraft and registration marks;
- (3) date and estimated time of arrival at and departure from the territory of the Contracting State;
- (4) the itinerary of the aircraft;
- (5) the purpose of the flight, the number of passengers and the nature and amount of freight to be taken on or put down.

## ARTICLE 4

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

(2) (a) If they fail to reach a settlement they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or arbitrator.

(b) If they do not agree on a settlement by arbitration within one month after one State has informed the other State of its intention to appeal to such an arbitral authority, or if they cannot within an additional three months after having agreed to refer the dispute to arbitration reach agreement as to the composition of the arbitral tribunal or the person of the arbitrator, any Contracting State concerned may refer the dispute to the Council of the International Civil Aviation Organization for decision. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. If said Council declares itself unwilling to entertain the dispute, any Contracting State concerned may refer it to the International Court of Justice.

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

(4) If and so long as any Contracting State fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting States may limit, withhold or revoke any rights granted to it by virtue of the present Agreement.

## ARTICLE 5

(1) This Agreement shall be open to signature by States members of the European Civil Aviation Conference.

(2) It shall be subject to ratification by the signatory States.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 6

(1) As soon as two of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Agreement, it shall enter into force between them three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification. It shall enter into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, three months after the deposit of such instrument of ratification.

(2) As soon as this Agreement enters into force it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 7

(1) This Agreement shall remain open for signature for six months after it has entered into force. Thereafter, it shall be open for adherence by any non-signatory State member of the European Civil Aviation Conference.

(2) The adherence of any State shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the International Civil Aviation Organization and shall take effect three months after the date of the deposit.

## ARTICLE 8

(1) Any Contracting State may denounce this Agreement, by notification of denunciation to the President of the European Civil Aviation Conference and to the International Civil Aviation Organization.

(2) Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of the denunciation.

## ARTICLE 9

(1) The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall give notice to the President and all States members of the European Civil Aviation Conference:

(a) of the deposit of any instrument of ratification or adherence and the date thereof, within thirty days from the date of the deposit, and

(b) of the receipt of any denunciation and the date thereof, within thirty days from the date of the receipt.

(2) The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall also notify the President and the States members of the European Civil Aviation Conference of the date on which the Agreement will enter into force in accordance with paragraph (1) of Article 6.

## ARTICLE 10

(1) Not less than twenty-five per cent (25 per cent) of the Contracting States shall be entitled, by request addressed to the International Civil Aviation Organization given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call for a meeting of Contracting States in order to consider any amendments which it may be proposed to make to the Agreement. Such meeting shall be convened by the International Civil Aviation Organization, in consultation with the President of the European Civil Aviation Conference, on not less than three months' notice to the Contracting States.

(2) Any proposed amendment to the Agreement must be approved at the meeting aforesaid by a major

urity of all the Contracting States, two-thirds of the Contracting States being necessary to constitute a quorum.

(3) The amendment shall enter into force in respect of States which have ratified such amendment when it has been ratified by the number of Contracting States specified by the meeting aforesaid, and at the time specified by said meeting.

## ARTICLE 11

This Agreement shall apply to all the metropolitan territories of the Contracting States, with the exception of outlying islands in the Atlantic Ocean and islands with semi-independent status in respect of which any Contracting State, at the time of the deposit of its instrument of ratification or adherence, may declare that its acceptance of this Agreement does not apply.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures on behalf of their respective Governments.

Done at Paris, on the thirtieth day of the month of April of the year one thousand nine hundred and fifty-six, in duplicate in three texts, in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity. This Agreement shall be deposited with the International Civil Aviation Organization which shall send certified copies thereof to all its Member States.

Austria:

*A. Vollgruber.*

Belgium:

*J. Guillaume.  
P. Nottet.*

Denmark:

*E. Waerum.*

France:

*R. Lemaire.*

Federal Republic of Germany:

*K. Knipfer.*

Finland:

Greece:

Iceland:

*Agnar K. L. Jonsson.*

Ireland:

*J. C. B. Mac Carthy.*

Italy:

*P. Quaroni.*

Luxembourg:

*Robert Als.  
P. Hamer.*

Netherlands:

*W. van Boetzelaer.*

Norway:

*Rolf Andvord.*

Portugal:

7th May 1957 — *Marcello Mathias.*

Spain:

El Gobierno de España, al firmar el presente Acuerdo, formula las siguientes salvedades:

En el inciso a) del párrafo 1) del artículo 2, en lugar de la palabra «emergencia» estima debe emplearse «en caso de necesidad urgente».

En el inciso b) del párrafo 1) del artículo 2, para servir debidamente al propósito del Acuerdo, considera que las palabras «arrendador» o «arrendadores» deben ser remplazadas por «arrendatario» o «arrendatarios». De no establecerse esta modificación perdería el texto todo su valor y significado, dándole un sentido contradictorio al que se busca.

En el párrafo 2) del artículo 2, piensa que la palabra «acordará» debe ser sustituida por «concederá»; y

En el inciso b) del párrafo 2) del artículo 4, las palabras «a la Corte» deben ser remplazadas por «al Tribunal».

*El Conde de Casa Rojas.*

Sweden:

*R. Kumlin*

Switzerland:

*G. Bauer.*

Turkey:

*N. Yolga.*

United Kingdom:

Acordo multilateral relativo aos direitos comerciais dos serviços aéreos não regulares europeus

Os Governos signatários:

Considerando que cada um dos Estados Partes deste Acordo tem como objectivo admitir livremente, no seu território, as aeronaves efectuando voos intra-europeus comerciais não regulares que não prejudiquem os serviços regulares, com o fim de embarcar ou desembarcar tráfego;

Considerando ser satisfatório o regime previsto nas disposições do parágrafo primeiro do artigo 5 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 (doravante designada «a Convenção»), que se aplica aos movimentos internacionais das aeronaves privadas comerciais efectuando voos não regulares que penetram sobre o território dos Estados Partes daquela Convenção, o atravessam em trânsito, sem escala, ou aí efectuam escalas não comerciais; e

Desejando chegar a um acordo mais amplo relativamente ao direito que a alínea segunda do artigo 5 da Convenção concede às suas respectivas aeronaves comerciais de embarcar ou desembarcar passageiros, carga ou correio, quando estas aeronaves efectuam voos internacionais remunerados ou em execução de um contrato de aluguer ou fretamento distintos dos serviços aéreos internacionais regulares:

Concluíram o presente Acordo com aquela finalidade.

## ARTIGO 1

O presente Acordo aplica-se a todas as aeronaves civis:

(a) Registadas num Estado membro da Comissão Europeia de Aviação Civil; e

(b) Exploradas por nacionais de um dos Estados Contratantes, devidamente autorizados pela competente autoridade nacional do respectivo Estado,

quando tais aeronaves efectuem voos internacionais remunerados ou em regime de aluguer ou fretamento distintos dos serviços aéreos internacionais regulares nos territórios a que se aplica este Acordo, em conformidade com o artigo 11.

## ARTIGO 2

(1) Os Estados Contratantes concordam em admitir livremente nos seus respectivos territórios, para embarcar ou desembarcar tráfego, as aeronaves mencionadas no artigo primeiro do presente Acordo, sem lhes impor os «regulamentos, condições ou restrições» a que se refere o parágrafo segundo do artigo 5 da Convenção, quando tais aeronaves são utilizadas numa das seguintes actividades:

(a) Voos efectuados com fins humanitários ou em caso de necessidade imperiosa;

(b) Transportes de passageiros por taxi aéreo, com carácter eventual e a pedido, sob a condição de a aeronave utilizada não comportar uma capacidade de mais de seis lugares para passageiros, de o ponto de destino ser escolhido pelo afretador ou afretadores e de não ser revendida a terceiros parte da dita capacidade;

(c) Voos em que toda a capacidade é fretada pela mesma pessoa física ou moral para o transporte do seu pessoal ou das suas mercadorias, desde que nenhuma parte da dita capacidade seja revendida;

(d) Voos isolados, ficando entendido, nos termos do presente subparágrafo, que nenhum transportador ou grupo de transportadores tem o direito a mais de um voo por mês, entre dois centros de tráfego determinados, para o conjunto das suas aeronaves.

(2) O mesmo tratamento será concedido às aeronaves utilizadas numa das seguintes actividades:

(a) Transportes exclusivos de carga;

(b) Transportes de passageiros entre regiões que não têm entre si ligação razoavelmente directa pelos serviços aéreos regulares;

sem embargo de todo o Estado Contratante poder exigir o abandono das actividades especificadas neste parágrafo se as julgar prejudiciais aos interesses dos seus serviços aéreos regulares explorados nos territórios a que se aplica o presente Acordo; de todo o Estado Contratante exigir informações completas sobre a natureza e a importância de todas as actividades deste género que se tenham realizado ou se estejam a realizar; e ainda de, com respeito à actividade mencionada no subparágrafo (b) deste parágrafo, todo o Estado Contratante poder determinar livremente a extensão das regiões (incluindo o aeroporto ou os aeroportos nelas compreendidos), modificar, a todo o tempo, tal determinação e decidir se aquelas regiões têm ligações razoavelmente directas pelos serviços aéreos regulares.

## ARTIGO 3

Os Estados Contratantes concordam ainda que, nos casos não previstos pelo artigo 2, em que se exige o cumprimento dos regulamentos, condições ou restrições para os voos não regulares mencionados no parágrafo segundo do artigo 5 da Convenção, os termos de tais regulamentos, condições ou restrições serão prescritos

por cada Estado Contratante num regulamento publicado, indicando:

(a) Os prazos em que devem apresentar-se as informações exigidas (com um pedido de autorização prévia, se esta for necessária); este prazo não excederá dois dias úteis no caso de um voo isolado ou de uma série de quatro voos, no máximo; poderá fixar-se um prazo mais longo, tratando-se de uma série maior de voos;

(b) A autoridade aeronáutica do Estado Contratante à qual podem dirigir-se tais informações (com o pedido, se este for necessário) directamente, sem utilização da via diplomática;

(c) As informações a fornecer, que, no caso de um voo isolado ou de uma série de quatro voos no máximo, serão limitadas aos seguintes dados:

- (1) Nome da empresa exploradora;
- (2) Tipo da aeronave e marcas de registo;
- (3) Datas e horas previstas de chegada ao território do Estado Contratante e de partida do mesmo território;
- (4) Itinerário da aeronave;
- (5) Objectivo do voo, número de passageiros e natureza e quantidade da carga a embarcar e desembarcar.

## ARTIGO 4

(1) Surgindo um diferendo entre Estados Contratantes quanto à interpretação ou aplicação do presente Acordo, esforçar-se-ão eles, antes de mais, por solucioná-lo por via de negociações directas.

(2) (a) Se os Estados interessados não conseguirem solucionar o diferendo, podem concordar em submetê-lo à decisão de um tribunal de arbitragem ou de um árbitro.

(b) Se, no prazo de um mês, depois que um Estado fez saber ao outro Estado a sua intenção de recorrer a tal procedimento de arbitragem, eles não acordam numa solução pela arbitragem, ou se, dentro de um prazo adicional de três meses depois de terem acordado em submeter o diferendo à arbitragem, não chegam a acordo quanto à composição do tribunal arbitral ou à pessoa do árbitro, qualquer Estado Contratante interessado pode submeter o diferendo ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional para decisão. Nenhum membro do Conselho pode votar na apreciação feita pelo Conselho de um diferendo no qual seja parte. Se o dito Conselho declara não desejar intervir no diferendo, qualquer Estado Contratante interessado pode submetê-lo ao Tribunal Internacional de Justiça.

(3) Os Estados Contratantes comprometem-se a acatar toda a decisão tomada, de harmonia com o parágrafo (2) deste artigo.

(4) Se um Estado Contratante não se conformar com uma decisão tomada de harmonia com o parágrafo (2) do presente artigo, e enquanto continuar a proceder assim, os outros Estados Contratantes podem limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos concedidos por força do presente Acordo.

## ARTIGO 5

(1) Este Acordo ficará aberto à assinatura dos Estados membros da Comissão Europeia de Aviação Civil.

(2) Estará sujeito à ratificação dos Estados signatários. E

(3) Os instrumentos de ratificação serão depositados na Organização da Aviação Civil Internacional.

## ARTIGO 6

(1) Logo que o presente Acordo tenha conseguido as ratificações de dois Estados signatários, entrará em vigor entre esses Estados três meses depois da data do depósito do segundo instrumento de ratificação. O Acordo entrará em vigor, em relação a cada Estado que deposite o seu instrumento de ratificação depois daquela data, três meses após o depósito do instrumento de ratificação.

(2) Logo que este Acordo entre em vigor será registado nas Nações Unidas pelo secretário-geral da Organização da Aviação Civil Internacional.

## ARTIGO 7

(1) Este Acordo ficará aberto à assinatura durante seis meses depois da sua entrada em vigor. Depois deste prazo ficará aberto à adesão de qualquer Estado não signatário membro da Comissão Europeia de Aviação Civil.

(2) A adesão de qualquer Estado será efectuada pelo depósito de um instrumento de adesão na Organização da Aviação Civil Internacional e produzirá efeitos três meses após a data do depósito.

## ARTIGO 8

(1) Todo o Estado Contratante poderá denunciar este Acordo, por notificação ao presidente da Comissão Europeia de Aviação Civil e à Organização da Aviação Civil Internacional.

(2) A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses depois da data do recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional da notificação da denúncia.

## ARTIGO 9

(1) O secretário-geral da Organização da Aviação Civil Internacional notificará o presidente e todos os Estados membros da Comissão Europeia de Aviação Civil:

(a) Do depósito de qualquer instrumento de ratificação ou adesão e da sua data, nos trinta dias seguintes ao depósito;

(b) Do recebimento de qualquer denúncia e da sua data, nos trinta dias seguintes ao recebimento.

(2) O secretário-geral da Organização da Aviação Civil Internacional notificará também o presidente e os Estados membros da Comissão Europeia de Aviação Civil da data em que o Acordo entrará em vigor, de harmonia com o parágrafo (1) do artigo 6.

## ARTIGO 10

(1) Os Estados Contratantes, em número não inferior a vinte e cinco por cento (25 por cento), terão o direito a solicitar da Organização da Aviação Civil Internacional, passados, pelo menos, doze (12) meses após a entrada em vigor do presente Acordo, que se convoque uma reunião dos Estados Contratantes, com o fim de apreciar quaisquer emendas que possam propor-se a este Acordo. Tal reunião será convocada pela Organização da Aviação Civil Internacional, em consulta com o presidente da Comissão Europeia de Aviação Civil, mediante notificação aos Estados Contratantes, com uma antecedência não inferior a três meses.

(2) Todo o projecto de emenda ao Acordo deve ser aprovado na referida reunião por uma maioria de todos os Estados Contratantes, sendo necessários dois terços para constituir o quórum.

(3) A emenda entrará em vigor, relativamente aos Estados que a tenham ratificado, quando for ratificada

pelo número de Estados Contratantes especificado na dita reunião e na data fixada por esta.

## ARTIGO 11

Este Acordo aplica-se a todos os territórios metropolitanos dos Estados Contratantes, com excepção das ilhas afastadas no oceano Atlântico e das ilhas com estatuto semi-independente, relativamente às quais todo o Estado Contratante, no momento do depósito do seu instrumento de ratificação ou adesão, pode declarar que se não aplicará o presente Acordo.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados, apuseram as suas assinaturas, em nome dos seus respectivos Governos.

Feito em Paris, aos trinta dias do mês de Abril do ano de mil e novecentos e cinquenta e seis, em duplicado, em três textos, em inglês, francês e espanhol, tendo cada um daqueles textos igual autenticidade. O presente Acordo será depositado na Organização da Aviação Civil Internacional, que remeterá cópias certificadas conformes a todos os Estados membros da Organização.

Austria:

*A. Vollgruber.*

Bélgica:

*J. Guillaume.*

*P. Nottet.*

Dinamarca:

*E. Waerum.*

França:

*R. Lemaire.*

República Federal da Alemanha:

*K. Knipfer.*

Finlândia:

Grécia:

Islândia:

*Agnar K. L. Jonsson.*

Irlanda:

*J. C. B. Mac Carthy.*

Itália:

*P. Quaroni.*

Luxemburgo:

*Robert Als.*

*P. Hamer.*

Holanda:

*W. van Boetzelaer.*

Noruega:

*Rolf Andvord.*

Portugal:

7 de Maio de 1957. — *Marcello Mathias.*

## Espanha:

O Governo de Espanha, ao assinar o presente Acordo, formula as seguintes reservas:

Na alínea (a) do parágrafo (1) do artigo 2, em lugar da palavra «emergência» julga que deve empregar-se «em caso de necessidade urgente».

Na alínea (b) do parágrafo (1) do artigo 2, para servir devidamente o objectivo do Acordo, considera que as palavras «arrendador» ou «arrendadores» devem ser substituídas por «arrendatário» ou «arrendatários». Não se estabelecendo esta modificação, perderia o texto todo o seu valor e significado, dando-se-lhe um sentido contraditório ao que se pretende.

No parágrafo (2) do artigo 2 pensa que a palavra «acordará» deve ser substituída por «concederá». E

Na alínea (b) do parágrafo (2) do artigo 4, as palavras «à Corte» devem ser substituídas por «ao Tribunal».

*El Conde de Casa Rojas.*

## Suécia:

*R. Kumlin.*

## Suíça:

*G. Bauer.*

## Turquia:

*N. Yolga.*

## Reino Unido:

e dos transportes do minério, por forma a conseguir para este, posto no porto de Mormugão, o menor custo possível. Ao mesmo tempo estão em curso ou planeados importantes melhoramentos do apetrechamento geral do porto e caminho de ferro, custeados pelo Estado, os quais têm de atender, não apenas às exigências do tráfego mineiro, mas às do restante tráfego, cujo incremento tem sido também muito acentuado, devido quer à evolução económica do território, quer à suspensão das comunicações terrestres com a União Indiana.

Para o volume atingido pelas exportações de minério não basta, porém, um melhor apetrechamento geral do porto. Há necessidade de um apetrechamento mecânico especializado, que permita o rápido carregamento de grandes navios e possa justificar a vinda a Mormugão dos cargueiros especiais para minério, cada vez mais utilizados no tráfego a longa distância e que, portanto, importa, como requisito fundamental de competição, estar preparado para servir.

O princípio de fazer aplicar capitais provenientes da exportação mineira ao apetrechamento destinado a fomentar e estabilizar a mesma, o avultado investimento requerido por tal instalação mecânica especializada, a circunstância de os melhoramentos de carácter geral do porto e caminho de ferro exigirem avultada soma de dinheiros públicos e ainda a notória vantagem de interessar os mercados importadores do nosso minério na aplicação de capitais recuperáveis através da própria importação levaram o Governo a tentar que a instalação mecânica especial para o manuseamento e carregamento de minério no porto de Mormugão fosse custeada por firma exportadora idónea, financiada por empresas siderúrgicas importadoras do seu minério, mediante empréstimo a amortizar através de razoável redução no preço deste. Definiram-se ainda como condições essenciais a nacionalidade portuguesa da firma exportadora concessionária, a acessibilidade indiscriminada da instalação aos exportadores aptos a utilizá-la e a prática de tarifas susceptíveis de justificar economicamente a sua utilização.

As diligências, segundo a orientação enunciada, concluíram por um acordo de princípio com a firma Chowgule & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>, de Mormugão, e com as grandes siderúrgias japonesas que a apoiavam e se mostraram dispostas a financiar o empreendimento na base referida. Simultaneamente, aquela firma concordou com o aumento de potência da central que teria de construir para accionamento da instalação de carga de minério, de forma a ser capaz de abastecer de energia eléctrica o porto e o caminho de ferro, cuja obsoleta central teria de ser em breve substituída, e a cidade de Vasco da Gama e Mormugão.

Assentes estas bases, houve que definir as linhas gerais do projecto, discutir a possibilidade de o executar dentro das instalações portuárias existentes e chegar a acordo com a companhia concessionária do porto e caminho de ferro (The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd., de Londres) quanto ao regime a estabelecer para a concessão a outra entidade da instalação mecânica para carregamento de minério e espaços portuários a ela adstritos. Concluiu-se que a solução mais vantajosa seria reservar para o efeito o cais n.º 6 do porto, prolongá-lo com um novo cais — o n.º 7 —, especialmente destinado à descarga das barcaças de transporte fluvial do minério, e construir grande extensão de novos terraplenos, para parque de depósito e estabelecimento folgado dos acessos ferroviários às instalações a erigir. Houve, então, que negociar com a firma Chowgule & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>, a construção e o financiamento a curto prazo destas importantes obras de construção civil, que foram objecto de um contrato de empreitada já em curso.

---

**MINISTÉRIO DO ULTRAMAR**
**Gabinete do Ministro**
**Decreto-Lei n.º 41 816**

Começada em 1948 com 5000 t, a exportação de minério de ferro de Goa tem crescido firme e vigorosamente, e ultrapassou em 1957 os 2 800 000 t. Os grandes jazigos descobertos, o bom teor e favorável composição do minério, a localização das minas em regiões bem servidas de meios de comunicação, a proximidade de um excelente porto e a quase permanência de uma conjuntura de altas cotações estão na raiz deste incremento da produção, que a iniciativa de mineiros e exportadores, amparada pela constante solicitude do Governo, conseguiu fomentar, com incalculável benefício para a economia do Estado da Índia e para as suas populações.

Importa, porém, consolidar a posição alcançada, e possivelmente melhorá-la, de modo que, mesmo na eventualidade de uma sensível regressão de cotações, que começa a desenhar-se, ou do aparecimento de novos competidores, se mantenham em elevado grau as condições de concorrência do nosso minério no mercado internacional, não esquecendo que ele terá contra si, em contrapartida das vantagens referidas, o inconveniente de se encontrar muito longe dos principais mercados consumidores.

Por se considerar de todos os pontos de vista recomendável que com tal finalidade se applicassem os recursos provenientes da própria exportação mineira em época de altas cotações, tem o Governo procurado levar as principais empresas ligadas à actividade mineira a aplicar as suas disponibilidades na execução de planos de apetrechamento mecânico da lavra, do manuseamento