Sexta-feira 22 de Outubro de 1937 — I Série — Número 247

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 1$20

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Govêrno*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS

As 3 séries	Ano 240$	Semestre	130$
A 1.ª série	» 90$	»	48$
A 2.ª série	» 80$	»	43$
A 3.ª série	» 80$	»	43$

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

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho:

Decreto-lei n.º 28:105 — Cria transitòriamente na secção do contencioso administrativo do Supremo Tribunal Administrativo dois lugares de juízes suplementares.

Ministério das Finanças:

Declaração de ter sido, por despacho do Sub-Secretário de Estado das Finanças, autorizada a transferência de uma verba do orçamento.

Ministério da Marinha:

Portaria n.º 8:831 — Estabelece as lotações dos avisos de 2.ª classe *Pedro Nunes* e *João de Lisboa*.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Carta de Confirmação e Ratificação da Convenção sôbre navegação aérea entre Portugal e a Alemanha.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Decreto-lei n.º 28:105

Considerando o atraso em que por vários motivos se encontra o julgamento de processos na 1.ª secção (contencioso administrativo) do Supremo Tribunal Administrativo, com prejuízo das partes, dos interêsses da administração e do prestígio do Estado;

Mas atendendo a que o movimento normal de processos sujeitos à mesma secção não impõe por ora o alargamento com carácter definitivo do quadro de juízes que a constituem;

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

Artigo 1.º São transitòriamente criados na secção do contencioso administrativo do Supremo Tribunal Administrativo dois lugares de juízes suplementares.

§ 1.º Estes juízes exercerão as suas funções durante dois anos, improrrogáveis, contados da primeira sessão do Tribunal em que funcionem, extinguindo-se automàticamente os dois lugares expirado que seja aquele período.

§ 2.º O provimento dos dois referidos lugares e o de juiz suplente previsto no decreto n.º 24:972 é da competência discricionária do Presidente do Conselho e recairá em indivíduos diplomados com o curso completo de qualquer das Faculdades de Direito.

§ 3.º Se os nomeados forem já funcionários públicos, finda a comissão de serviço no Supremo Tribunal regressarão à sua função anterior, na altura que então lhes competir.

Art. 2.º Os juízes suplementares terão, emquanto em exercício, o mesmo vencimento dos juízes efectivos do Supremo Tribunal Administrativo.

Art. 3.º O presidente do Tribunal ordenará nova distribuïção, pelos juízes suplementares, dos processos pendentes na secção necessários para tornar quanto possível igual o serviço entre todos os juízes, mas os vistos dos adjuntos já apostos nos processos mantêm a sua validade.

§ único. Para a composição do lote de processos a distribuir novamente, começar-se-á pelos mais modernos pertencentes a cada um dos juízes efectivos.

Art. 4.º Os processos correrão apenas três vistos e os acórdãos serão tirados pela maioria dos juízes que nêles intervierem.

§ único. Não havendo vencimento, seguirão os autos com vista aos juízes de secção pela sua ordem, se, estando presentes, se não declararem habilitados a votar; e se ainda o não houver, aos da secção do contencioso das contribuïções e impostos.

Art. 5.º Na secção do trabalho e previdência social continuarão a intervir: um juiz do contencioso das contribuïções e impostos e dois do contencioso administrativo; estes, porém, alternar-se-ão por períodos de quatro meses para os efectivos e de seis para os suplementares, de forma que sirvam, sempre, um efectivo e um suplementar.

Art. 6.º No julgamento dos conflitos e nos do tribunal pleno intervirão apenas os juízes efectivos da secção do contencioso administrativo.

Art. 7.º O Presidente do Conselho poderá ordenar o trabalho do Tribunal em férias se, pelo estado do serviço, o julgar necessário à resolução dos processos atrasados.

Art. 8.º As disposições do presente decreto-lei alteram, emquanto vigorarem, as disposições correspondentes do decreto-lei n.º 23:185, de 30 de Outubro de 1933, e caducam com a situação transitória que são destinadas a reger.

Art. 9.º Durante o corrente ano económico as despesas resultantes da execução dêste decreto serão pagas pelas disponibilidades do artigo 40.º, n.º 1), do orçamento do Ministério das Finanças para 1937.

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

Paços do Govêrno da República, 22 de Outubro de 1937. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — Pedro Teotónio Pereira — Rafael da Silva Neves Duque.*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Contabilidade Pública

2.ª Repartição

Em cumprimento do disposto no artigo 7.º do decreto-lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, e para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Sr. Sub-Secretário de Estado das Finanças de 18 do corrente, foi autorizada, ao abrigo do § 2.º do artigo 17.º do decreto-lei n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da quantia de 30.000$ da verba inscrita no n.º 3) do artigo 227.º, capítulo 14.º, do orçamento do Ministério das Finanças decretado para o ano económico de 1937, para reforço da verba de 160.000$ inscrita no n.º 1) dos mesmos artigo, capítulo e orçamento.

2.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 20 de Outubro de 1937. — O Chefe da Repartição, *Bartolomeu Diniz Soares*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Superintendência dos Serviços da Armada

Repartição do Pessoal

Portaria n.º 8:831

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, que as lotações dos avisos de 2.ª classe *Pedro Nunes* e *João de Lisboa*, nas situações indicadas no decreto n.º 23:276, de 30 de Novembro de 1933, passem a ser constituídas pelo pessoal que vai mencionado, ficando assim revogadas as portarias n.ºs 8:490 e 8:827, respectivamente de 16 de Julho de 1936 e 16 de Outubro de 1937, na parte relativa a lotações:

	Situações					
	Completo armamento — I		Armamento normal — II		Disponibilidade — III	
Oficiais						
Comandante — capitão de fragata ou capitão-tenente	1		1		–	
Imediato — capitão-tenente ou primeiro tenente (1)	1		1		1	
Primeiros tenentes	2		1		–	
Segundos tenentes	2		2		1	
Segundos tenentes médicos	1		1		–	
Primeiros tenentes engenheiros maquinistas	1		1		1	
Guardas-marinhas engenheiros maquinistas	1		–		–	
Segundos tenentes ou guardas-marinhas de administração naval	1	10	1	8	–	3
Praças do corpo de marinheiros da armada						
1.ª brigada						
Primeiros sargentos artilheiros	2		1		1	
Segundos sargentos artilheiros	2		2		1	
Cabos artilheiros	4		3		–	
Primeiros artilheiros	9		7		2	
Segundos artilheiros	12		10		4	
Grumetes artilheiros	15	44	12	35	4	12
2.ª brigada						
Sargentos ajudantes condutores de máquinas	1		1		–	
Primeiros sargentos condutores de máquinas	2		1		–	
Segundos sargentos condutores de máquinas	2		2		2	
Cabos fogueiros	3		3		1	
Primeiros fogueiros	8		6		–	
Segundos fogueiros	4		6		6	
Grumetes fogueiros	4		3		2	
Segundos sargentos telegrafistas	1		1		1	
Cabos telegrafistas	2		1		1	
Primeiros telegrafistas	1		1		–	
Segundos telegrafistas	2		2		–	
Primeiros sargentos torpedeiros	1		1		1	
Cabos torpedeiros	2		2		1	
Primeiros torpedeiros	2		2		1	
Segundos torpedeiros	5		5		2	
Grumetes torpedeiros	2		–		–	
Segundos sargentos artífices torpedeiros	1		1		–	
Segundos sargentos artífices carpinteiros	1	44	1	39	–	18
3.ª brigada (mixta)						
Primeiros sargentos de manobra	1		1		1	
Segundos sargentos de manobra	1		–		–	
Cabos de manobra	1		1		–	
Primeiros marinheiros	2		1		–	
Segundos marinheiros	2		1		–	
Grumetes de manobra	18		13		6	
Cabos sinaleiros	1		–		–	
Primeiros sinaleiros	1		1		–	
Segundos sinaleiros	1		1		–	
Segundos sargentos enfermeiros	1		1		1	
Primeiros ou segundos despenseiros	1		1		–	
Terceiros despenseiros	1		1		1	
Criados de câmara	3		3		1	
Primeiros cozinheiros	1		1		–	
Segundos cozinheiros	2		2		1	
Padeiros	1		1		–	
Primeiros clarins	2	40	1	30	–	11
Total		138		112		44

(1) Na situação de disponibilidade tem a designação de encarregado do comando.

Notas

a) Quando embarque um número de guardas-marinhas e aspirantes superior a cinco a lotação será acrescida nos termos dos artigos 1:032 e 1:053 da Ordenança do Serviço Naval.

b) Quando a qualquer dêstes navios seja determinada comissão de serviço para o ultramar as lotações serão acrescidas de:

Primeiros ou segundos tenentes	1
Segundos sargentos condutores de máquinas	1
Primeiros ou segundos marinheiros	1
Grumetes torpedeiros	1

c) Quando a qualquer dêstes navios seja determinada comissão de natureza especial, poderá ser autorizado, por despacho ministerial, o embarque temporário, extra-lotação, do pessoal julgado necessário.

d) O superintendente dos serviços da armada poderá, quando haja manifesta conveniência para o serviço, autorizar que os primeiros tenentes de qualquer classe, os primeiros sargentos e os primeiros marinheiros de qualquer especialidade ocupem nas lotações os lugares estabelecidos, respectivamente, para segundos tenentes, segundos sargentos e segundos marinheiros, ou *vice versa*.

Ministério da Marinha, 22 de Outubro de 1937. — O Ministro da Marinha, *Manuel Ortins de Bettencourt*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Económicos

Repartição dos Negócios Políticos

ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA, Presidente da República Portuguesa pelo voto da Nação:

Fazemos saber aos que a presente Carta de Confirmação e Ratificação virem que, aos onze de Março de mil novecentos e trinta e sete, foi assinada em Lisboa uma Convenção sôbre navegação aérea entre Portugal e a Alemanha, cujo teor é o seguinte:

Convenção sôbre navegação aérea entre Portugal e a Alemanha

O Presidente da República Portuguesa

e

O Chanceler do Reich Alemão,

igualmente convencidos de que é do interêsse recíproco de Portugal e da Alemanha desenvolver num espírito de paz e na esfera dos Tratados e Convenções existentes, não só as suas comunicações aéreas, mas também de uma maneira geral as comunicações aéreas internacionais, resolveram concluir para êsse efeito uma convenção e nomearam como seus plenipotenciários:

Sua Excelência o Presidente da República Portuguesa:

O Senhor Luiz Teixeira de Sampaio, Embaixador, Secretário Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros;

Sua Excelência o Chanceler do Reich Alemão:

O Senhor Dr. Oswald Baron von Hoyningen-Huene, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Lisboa;

os quais, depois de terem trocado os seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, concordaram nas seguintes disposições:

ARTIGO 1.º

É concedido em tempo de paz às aeronaves devidamente matriculadas em cada uma das Altas Partes contratantes o sobrevôo dos respectivos territórios nós termos do presente acôrdo.

O estabelecimento e a exploração de linhas regulares de comunicações aéreas de uma emprêsa de aviação de uma das partes contratantes para o território da outra parte, ou sobrevoando-o com ou sem escala, ficam sujeitos a um acôrdo especial entre os Governos dos dois Estados.

Por «território nacional» entende-se, para os efeitos do presente acôrdo, a Alemanha por uma parte e Portugal continental, Madeira e Açôres pela outra e em ambos os casos as respectivas águas territoriais.

Por «aeronaves» entendem-se, para os mesmos fins, as aeronaves particulares e as aeronaves do Estado que não sejam empregadas como militares, aduaneiras ou de fiscalização. Quando uma das Altas Partes contratantes deseje que uma aeronave militar, aduaneira ou de fiscalização atravesse em vôo, com ou sem escala, o território da outra Alta Parte solicitará, por via diplomática, a necessária autorização especial.

ARTIGO 2.º

As aeronaves pertencentes a uma das Altas Partes contratantes, sua tripulação, passageiros e carga, quando

Abkommen über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Portugal

Der Präsident der Portugiesischen Republik

und

der Deutsche Reichskanzler

in gleicher Weise davon überzeugt, dass es im beiderseitigen Interesse Deutschlands und Portugals liegt, im Rahmen der bestehenden Verträge und Abmachungen ihre und im allgemeinen die internationalen Luftverkehrsbeziehungen in friedlichem Geiste zu fördern, haben beschlossen, zu diesem Zwecke eine Vereinbarung zu schliessen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Exzellenz der Präsident der Portugiesischen Republik:

Den Botschafter und Generalsekretär im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Herrn Luiz Teixeira de Sampaio;

Seine Exzellenz der Deutsche Reichskanzler:

Den ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Lissabon, Herrn Dr. Oswald Baron von Hoyningen-Huene;

die, nachdem sie ihre Vollmachten ausgetauscht und in guter und gehöriger Form befunden haben, ueber folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

ARTIKEL 1

Jeder der beiden Vertragsschliessenden Teile gewährt in Friedenszeiten Luftahrzeugen des anderen Vertragsschliessenden Teiles, die in diesem ordnungsmässig eingetragen sind, bei Beachtung der in diesem Abkommen enthaltenen Bestimmungen das Recht zum Luftverkehr in seinem Gebiet.

Die Einrichtung und der Betrieb von regelmässigen Luftverkehrslinien eines Luftfahrtunternehmens des einen der Vertragesschliessenden Teile in das Gebiet des anderen Teiles oder über dieses hinweg mit oder ohne Zwischenlandung, unterliegen einer Sondervereinbarung zwischen den Regierungen der beiden Staaten.

Als Gebiet im Sinne dieses Abkommens gilt das Gebiet des Deutschen Reichs einer seits, Portugals, Madeiras und der Azoren andererseits, in beiden Fällen einschliesslich der Territorialgewässer.

Als Luftfahrzeuge im Sinne dieses Abkommens gelten die privaten Luftfahrzeuge und diejenigen staatlichen Luftfahrzeuge, die nicht als Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge verwendet werden. Militär-, Zoll-, oder Polizeiluftfahrzeuge des einen Vertragsschliessenden Teiles bedürfen, wenn sie in das Gebiet des anderen Teiles oder über dieses hinweg, mit oder ohne Zwischenlandung, fliegen wollen, in jedem Einzelfall einer besonderen auf diplomatischem Wege einzuholenden Genehmigung.

ARTIKEL 2

Die Luftfahrzeuge des einen Vertragsteiles, ihre Besatzung, Fluggäste und Ladung unterliegen, während sie

se encontrem no território da outra Alta Parte, deverão submeter-se a todas as disposições vigentes no Estado que atravessem, principalmente as respeitantes à navegação aérea em geral, desde que as referidas disposições se apliquem a todas as aeronaves estrangeiras sem distinção de nacionalidade, aos direitos aduaneiros e a outros impostos, às proïbições de importação e exportação, ao transporte de pessoas e mercadorias, à segurança e ordem públicas, ao regime de passaportes e às prescrições sanitárias. Estarão igualmente sujeitas a todas as demais prescrições que resultem da legislação geral vigente, ressalvadas as prescrições do presente acôrdo.

O transporte comercial de pessoas e mercadorias entre dois quaisquer pontos do território nacional poderá ser reservado ùnicamente às aeronaves nacionais.

Ao combustível, lubrificante e sobressalentes necessários à navegação aérea que as aeronaves de uma das Altas Partes contratantes, à sua chegada ao território da outra Alta Parte, tragam a seu bordo será concedida estadia em franquia, com excepção do combustível e lubrificante que sejam deixados pela aeronave no território da outra Alta Parte contratante ou dos que sejam empregados para vôos completamente executados dentro do território da mesma.

ARTIGO 3.º

Cada uma das Altas Partes contratantes poderá proïbir o sobrevôo de certas zonas do seu próprio território, desde que se não faça, a êsse respeito, distinção alguma entre as aeronaves nacionais e as pertencentes ao outro Estado, mas com excepção das aeronaves nacionais que desempenham serviços da Administração do Estado.

Cada um dos Estados contratantes deverá comunicar ao outro Estado as zonas do seu território sôbre as quais é proïbida a navegação aérea.

Fica ainda estabelecido que cada uma das Altas Partes contratantes se reserva o direito de limitar ou proïbir, provisòriamente, em tempo de paz, total ou parcialmente, por motivos excepcionais e para efeitos imediatos, o sobrevôo do seu próprio território, desde que não faça distinção alguma, para êsse efeito, entre as aeronaves pertencentes ao outro Estado contratante e as pertencentes a qualquer outro país estrangeiro.

ARTIGO 4.º

Quando uma aeronave se encontre sôbre uma zona proïbida deve fazer o sinal de socorro previsto no regulamento de navegação aérea do Estado sobrevoado e além disso aterrar fora da zona proïbida, e o mais depressa possível, num dos aeródromos mais próximos do Estado referido.

A mesma obrigação de aterrar caberá a qualquer aeronave a que se faça o sinal especialmente estabelecido para lhe comunicar que está sobrevoando uma zona proïbida à navegação aérea.

ARTIGO 5.º

As aeronaves deverão ter inscritos de maneira bem visível sinais que permitam identificá-las durante o vôo (marcas de nacionalidade e de matrícula). As aeronaves deverão ter também a indicação do nome e do domicílio do seu proprietário. As aeronaves deverão ainda transportar sempre os certificados de matrícula e de navigabilidade e demais documentos exigidos, no seu país de origem, para o exercício da navegação aérea.

ARTIGO 6.º

Todos os membros da tripulação que exerçam na aeronave qualquer função para cujo desempenho seja

sich im Gebiete des anderen Staates befinden, den Verpflichtungen, die sich aus den in diesem Staate jeweils geltenden Bestimmungen ergeben, insbesondere den Vorschriften über den Luftverkehr im allgemeinen, soweit diese auf alle fremden Luftfahrzeuge ohne Unterschied der Nationalität Anwendung finden, ferner über Zölle und andere Abgaben, über Aus- und Einfuhrverbote, über die Beförderung von Personen und Gütern, über die öffentliche Sicherheit und Ordnung, über Gesundheitswesen sowie den Passvorschriften. Sie unterliegenauch den sonstigen Verpflichtungen, die sich aus der jeweiligen allgemeinen Gesetzgebung ergeben, soweit dieses Abkommen nichts anderes vorsieht.

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei Punkten des eigenen Staatsgebiets kann den heimischen Luftfahrzeugen vorbehalten verden.

Die bei der Einreise an Bord von Luftfharzeugen der beiden Vertragsschliessenden Teile befindlichen Betriebsstoffe und für den Flugbetrieb notwendigen Ersatzteile sind zollfrei, ausgenommen diejenigen Betriebsstoffe, die vom Luftfahrzeuge im Gebiete des anderen Vertragsschliessenden Teiles abgegeben oder dort zu reinen Inlandflügen verwendet werden.

ARTIKEL 3

Jeder der beiden Vertragsteile kann den Luftverkehr über bestimmten Zonen seines Gebietes verbieten, sofern in dieser Hinsicht zwischen den heimischen Luftahrzeugen und denjenigen des anderen Teiles kein Unterschied gemacht wird. Diese Einschränkung gilt nicht für diejenigen heimischen Luftfahrzeuge, die im Dienste der staatlichen Verwaltung verwendet werden.

Die Gebietsteile, über denen der Luftverkehr verboten wird, sind dem anderen Vertragstaate mitzuteilen.

Ausserdem behält sich jeder Vertragsteil das Recht vor, unter aussergewöhnlichen Umständen in Friedenszeiten den Luftverkehr über seinem Gebiet ganz oder teilweise mit sofortiger Wirkung worübergehend einzuschränken oder zu verbieten, mit dem Vorbehalte, dass keinerlei Unterschied gemacht wird zwischen Luftfahrzeugen des anderen Vertragstaates und Luftfahrzeugen, die anderen fremden Staaten angehören.

ARTIKEL 4

Ein Luftfahrzeug, das über eine verbotene Zone gerät, hat das durch die Luftverkehrsordnung des überflogenen Staates vorgeschriebene Notzeichen zu geben und unverzüglich möglichst auf dem nächsten, ausserhalb der verbotenen Zone gelegenen Flughafen dieses Staates zu landen.

Dieselbe Verpflichtung liegt einem Luftfahrzeug ob, das beim Überfliegen einer verbotenen Zone durch besondere Signale darauf aufmerksam gemacht wird.

ARTIKEL 5

Die Luftfahrzeuge müssen deutliche und gut sichtbare Abzeichen haben, die ihre Feststellung während des Fluges ermöglichen (Staatszugehörigkeits– und Eintragungszeichen). Sie müssen ausserdem den Namen und den Wohnsitz des Eigentümers tragen. Die Luftahrzeuge müssen mit Bescheinigungen über die Eintragung und die Lufttüchtigkeit sowie mit allenübrigen in ihrem Heimatlande für den Luftverkehr vorgeschriebenen Urkunden versehen sein.

ARTIKEL 6

Die Mitglieder der Besatzung, die im Luftfahrzeug eine in ihrem Heimatland einer bosonderen Erlaubnis unter-

exigida, no país de origem, uma autorização especial deverão fazer-se acompanhar dos documentos prescritos no seu país para a navegação aérea e especialmente dos certificados e licenças regulamentares.

Os demais membros de tripulação deverão sempre fazer-se acompanhar dos documentos que justifiquem a sua situação a bordo, profissão, identidade e nacionalidade.

A tripulação e os passageiros, salvo acôrdo em contrário, deverão ser portadores dos documentos necessários para passar a fronteira ou permanecer no país para cujo território se dirigem.

ARTIGO 7.º

Os certificados de navigabilidade, os certificados e as licenças do pessoal passados ou revalidados por uma das Altas Partes contratantes para a aeronave ou sua tripulação terão, no outro Estado, validade correspondente a documentos idênticos passados ou revalidados no mesmo Estado, mas pelo que diz respeito aos certificados e licenças do pessoal de bordo tê-la-ão, ùnicamente, para serviço de aeronaves matriculadas no seu próprio país. Para ser concedida uma excepção a esta regra será necessária uma autorização especial da competente autoridade aeronáutica do outro país.

Cada uma das Altas Partes contratantes reserva-se o direito de não reconhecer como válidos no seu território os certificados e licenças ao pessoal passados a favor dos seus súbditos pela outra Alta Parte contratante.

ARTIGO 8.º

O transporte e uso de aparelhos de comunicação radioeléctrica a bordo de aeronaves só será permitido mediante autorização especial para êsse fim concedida pelo Govêrno do respectivo país.

O uso dêsses aparelhos sôbre o território de uma das Altas Partes contratantes estará subordinado à legislação do mesmo Estado sôbre o assunto. Os referidos aparelhos serão ùnicamente manejados por membros da tripulação que possuam uma autorização especial, concedida, para êsse fim, pelas suas autoridades nacionais.

As duas Altas Partes contratantes reservam-se o direito de publicar, por razões de segurança, regulamentos sôbre a instalação obrigatória de aparelhos de comunicação radioeléctrica a bordo das aeronaves.

ARTIGO 9.º

As aeronaves, sua tripulação e passageiros não poderão transportar armas, munições, gases tóxicos, explosivos ou pombos correios sem uma autorização especial passada pelo Estado sobrevoado. Os aparelhos e munições para sinalização não são considerados, para êste efeito, como armas e munições. O transporte de aparelhos fotográficos fica sujeito a autorização especial, sempre que não estejam embalados por forma a não poderem ser utilizados durante a viagem.

Por motivos de ordem e segurança públicas cada um dos Estados contratantes poderá restringir ou proïbir o transporte ou a condução de quaisquer artigos diferentes dos mencionados neste artigo, desde que se não faça, a êste respeito, distinção alguma entre as aeronaves nacionais e as pertencentes ao outro Estado contratante.

ARTIGO 10.º

As aeronaves de cada uma das Altas Partes contratantes que transportem passageiros ou mercadorias deverão fazer-se acompanhar duma lista nominal dos passageiros, e, pelo que respeita à carga, de um manifesto com indicação da qualidade e quantidade da carga, assim como das necessárias declarações para a Alfândega.

liegende Tätigkeit ausüben, müssen mit den in ihrem Heimatlande vorgeschriebenen Ausweisen für den Luftverkehr, insbesondere mit den vorschriftsmässigen Befähigungszeugnissen und Zulassungsscheinen, versehen sein.

Die übrigen Mitglieder der Besatzung müssen mit Ausweisen versehen sein, die ihre Beschäftigung an Bord, ihren Beruf, ihre Identität und ihre Staatsangehörigkeit angeben.

Die Besatzung und die Fluggäste müssen Ausweisen versehen sein, die bei der Grenzüberschreitung dieses Staates oder für den Aufenthalt im Bereich dieses Staates, in dessen Gebiet sie sich begeben, erforderlich sind, soweit nicht etwas anderes vereinbart ist.

ARTIKEL 7

Die Lufttüchtigkeitsscheine, Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die von einem der Vertragschliessenden Teile für das Luftfahrzeug oder die Besatzung ausgestellt oder anerkannt worden sind, haben im anderen Vertragsstaat dieselbe Gültigkeit wie die in diesem Staate ausgestellten oder anerkannten entsprechenden Urkunden, die Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine der Besatzung jedoch nur für die Bedienung von Luftfahrzeugen ihres Landes. Ausnahmen hiervon bedürfen der Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde des anderen Staates.

Jeder der beiden Vertragschliessenden Teile behält sich das Recht vor, innerhalb seines Gebiets den seinen Staatsangehörigen gom anderen Vertragastaat erteilten Befähivungszeugnissen und Zulassungsscheinen die Anerkennung zu versagen.

ARTIKEL 8

Die Luftfahrzeuge dürfen nur dann Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung mitführen und verwenden, wenn sie eine besondere Erlaubnis ihres Heimatsstaates hierfür mit sich führen.

Für die Benutzung solchen Geräts über dem Gebiete eines der Vertragschliessenden Teile sind die in diesem Staate hierfür geltenden Bestimmungen massgebend. Solches Gerät darf ferner nur von Mitgliedern der Besatzung bedient werden, die eine besondere Erlaubnis ihrer heimischen Behörde mit sich führen.

Die beiden Vertragsstaaten behalten sich vor, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über die Verpflichtung zur Ausstattung von Luftfahrzeugen mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung zu erlassen.

ARTIKEL 9

Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und die Fluggäste dürfen Waffen, Schiessbedarf, giftige Gase, Sprengstoffe und Brieftauben nur mit besonderer Erlaubnis des überflogenen Staates mit sich führen. Signalgerät und Signalmunition gelten nicht als Waffen und Schiessbedarf im Sinne dieser Bestimmung. Die Beförderung von Lichtbildgerät unterliegt einer besonderen Erlaubnis, wenn es nicht so untergebracht ist, dass seine Benutzung unterwegs unmöglich ist.

Aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit kann jeder Vertragstaat in seinem Hoheitsgebiet die Beförderung oder Mitführung auch anderer als der im Abs. 1 dieses Artikels gennanten Gegenstände einschränken oder verbieten, sofern in dieser Hinsicht zwischen den heimischen Luftfahrzeugen und denjenigen des anderen Vertragstaate kein Unterschied gemacht wird.

ARTIKEL 10

Die Luftfahrzeuge, die Fluggäste oder Güter mit sich führen, müssen mit einem Verzeichnis der Fluggäste und mit einem Ladungsverzeichnis, das eine Beschreibung der Art und Menge der Güter enthält, sowie mit den erforderlichen Zollerklärungen versehen sein.

ARTIGO 11.º

O transporte do correio será regulado por acordos especiais, directamente realizados entre as Administrações Postais dos dois Estados contratantes.

ARTIGO 12.º

Cada um dos Estados contratantes poderá mandar proceder no seu próprio território, tanto à partida como à chegada, à visita às aeronaves do outro Estado, bem como ao exame dos certificados e demais documentos regulamentares.

ARTIGO 13.º

Os aeroportos abertos ao tráfego aéreo civil poderão ser utilizados pelas aeronaves dos dois Estados, as quais poderão igualmente utilizar os serviços de informação meteorológica, de ligações radioeléctricas e de segurança aérea. As taxas a pagar por essa utilização (taxas de aterragem, de recolha, etc.) serão iguais para as aeronaves nacionais e para as do outro Estado contratante.

ARTIGO 14.º

As aeronaves que provenham de um dos Estados contratantes ou partam com rumo ao outro deverão efectuar a aterragem ou a descolagem ùnicamente num dos aeroportos que tenham serviço aduaneiro e de verificação de passaportes, sem nenhuma aterragem intermediária entre a fronteira e êsse aeroporto.

Em casos especiais as autoridades competentes poderão permitir, a pedido do interessado, a aterragem e a descolagem noutro aeródromo, no qual se efectuarão as operações aduaneiras e de verificação de passaportes. As despesas do despacho aduaneiro e de verificação dos passaportes serão pagas pelo interessado. A proïbição de aterragem intermédia entre a fronteira e o aeródromo aplicar-se-á, também, a estes casos especiais.

No caso de aterragem forçada ou de uma aterragem nas condições do artigo 4.º (no país de partida depois das formalidades aduaneiras e da verificação dos passaportes, ou no país de chegada antes de efectuadas essas operações) o comandante da aeronave, a tripulação e os passageiros deverão submeter-se às determinações vigentes, respeitantes a formalidades aduaneiras e de verificação de passaportes, no Estado em que a aterragem se realizou.

As duas Altas Partes contratantes comunicar-se-ão recìprocamente as listas dos aeroportos abertos à navegação aérea pública. Estas listas indicarão especialmente os aeródromos aduaneiros e os aeródromos onde se possa efectuar a verificação de passaportes.

Qualquer modificação introduzida na referida lista e qualquer restrição, ainda que provisória, ao direito de se servir de cada um dos aeroportos referidos deverá ser imediatamente comunicada à outra Alta Parte contratante.

ARTIGO 15.º

As fronteiras das duas Altas Partes contratantes só poderão ser atravessadas nos pontos determinados pela respectiva parte contratante.

Todas as zonas que uma das Altas Partes contratantes marcar para sobrevôo das suas fronteiras pelas suas aeronaves ou pelas de outra nacionalidade poderão ser utilizadas pelas aeronaves pertencentes à outra Alta Parte contratante.

As aeronaves de cada uma das Altas Partes contratantes devem seguir, no território da outra Parte contratante, os itinerários que lhes forem designados, a não ser que as condições meteorológicas o impeçam. Quando não forem designados itinerários deve seguir-se o caminho mais curto.

ARTIKEL 11

Die Beförderung von Post wird durch besondere Abmachungen unmittelbar zwischen den Postverwaltungen der beiden Vertragsstaaten geregelt.

ARTIKEL 12

Jeder Vertragsstaat kann auf seinem Gebiete die Luftfahrzeuge des anderen Staates bei Abflug oder Landung durch die zuständigen Berhörden untersuchen und die vorgeschriebenen Ausweise und sonstigen Urkunden prüfen lassen.

ARTIKEL 13

Die dem öffentlichen Luftverkehr zur Verfügung stehenden Flüghäfen sind den Luftfahrzeugen beider Staaten zugänglich. Die Luftfahrzeuge können auch den meteorologischen Nachrichtendienst, den Funksdienst und den Flugsicherungsdienst benutzen. Die etwaigen Gebühren (Landegebühren, Aufenthaltsgebühr usw.) sind für die heimischen Luftfahrzeuge und diejenigen des anderen Staates gleich.

ARTIKEL 14

Der Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen der beiden Vertragsstaaten aus und nach dem Auslande darf nur auf Flughäfen stattfinden, die Zollflughäfen mit Passabfertigung sind, und zwar ohne Landung zwischen der Grenze und solchen Flughäfen.

In einzelnen Fällen können die zuständigen Behörden auf Antrag des Interessenten den Einflug nach und den Ausflug von andere Flugplätzen gestatten, auf denen die Zolln- und Passabfertigung vorzunehmen ist. Die Kosten der Zoll- und Passabfertigung vorzunehmen ist. Die Kosten der Zoll- und Passabfertigung trägt in diesem Fall der Antragsteller. Das Verbot der Landung zwischen der Grenze und dem Flugplatz gilt auch in diesen besonderen Fällen.

Im Falle der Notlandung oder einer Landung im Sinne des Artikels 4- im Abflugland nach der Zoll- und Passabfertigung, im Einflugland vor der Zoll- und Passabfertigunghaben sich der Luftfahrzeugführer, die Besatzung und die Fluggäste nach den Vorschriften zu richten, die auf dem Gebiete der Zoll- und Passabfertigung in dem betreffenden Staate gelten.

Die beiden Vertragschliessenden Teile werden einander das Verzeichnis der dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughäfen mitteilen. Diese Verzeichnisse werden diejenigen Flughäfen besonders aufführen, die Zollflughäfen sind und die Flughäfen, die Gelegenheit zur Passabfertigung bieten.

Jede Anderung in diesen Verzeichnissen und jede auch nur vorübergehende Einschränkung der Benutzungsmöglichkeit eines dieser Flughäfen ist dem anderen Vertragsteil unverzüglich mitzuteilen.

ARTIKEL 15

Die Grenzen sind zwischen Punkten zu überfliegen, die durch den in Frage kommenden Vertragsteil bestimmt worden sind.

Alle Zonen, die ein Vertragsteil seinen eigenen oder fremden den Luftfahrzeugen für den Überflug seiner Grenzen eingeräumt hat, stehen auch den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteils offen.

Die Luftfahrzeuge jeder der beiden vertragschliessenden Teile müssen im Staatsgebiet des anderen Vertragsteils die von diesem festgesetzten Luftwege innehalten, sofern nicht Wetterverhältnisse dies unmöglich machen. Sind keine Luftwege festgesetzt, so müssen sie den kürzesten Weg innehalten.

ARTIGO 16.º

É proïbido lançar qualquer lastro que não seja areia fina ou água.

ARTIGO 17.º

Só poderão ser lançados de uma aeronave durante a viagem objectos que não constituam lastro mediante autorização especial concedida pelo Estado que nesse momento atravessa, a não ser em caso de perigo ou fôrça maior.

No lançamento de dejectos por uma aeronave em vôo devem observar-se as disposições sôbre êsse assunto vigentes no Estado contratante em cujo território se realiza o lançamento.

ARTIGO 18.º

Para todas as questões relativas a nacionalidade relacionadas com a aplicação do presente acôrdo fica estabelecido que as aeronaves têm a nacionalidade do Estado em cujo registo aeronáutico estiverem devidamente matriculadas.

Uma aeronave só poderá matricular-se num dos dois Estados contratantes no caso de pertencer totalmente a pessoas ou entidades que tenham a nacionalidade do Estado referido. Se a aeronave pertencer a uma entidade com personalidade jurídica ou a qualquer sociedade, qualquer que seja a organização desta, deverá esta satisfazer a todas as condições requeridas pela legislação portuguêsa ou alemã para que possam ser consideradas, respectivamente, como sociedades ou entidades com personalidade jurídica portuguesa ou alemã.

ARTIGO 19.º

Toda a aeronave que passe ou atravesse a atmosfera de um dos Estados contratantes e nêle efectue as descidas e paragens estritamente indispensáveis poderá subtrair-se ao embargo por usurpação de uma patente, desenho ou modêlo, mediante depósito de uma fiança, cujo montante, na falta de acôrdo amigável, será fixado no prazo mais curto possível pela autoridade competente do local onde o embargo deveria ser efectuado.

ARTIGO 20.º

As aeronaves pertencentes a um dos Estados contratantes terão direito, quando aterrem no outro Estado contratante, especialmente em casos forçados, às mesmas medidas de assistência que as aeronaves nacionais. O salvamento das aeronaves em perigo no mar regular-se-á, salvo acôrdo em contrário, pelos princípios do direito marítimo.

ARTIGO 21.º

As duas Altas Partes contratantes comunicar-se-ão reciprocamente todas as prescrições relativas à navegação aérea vigentes ou que entrem em vigor nos respectivos territórios.

ARTIGO 22.º

Os pormenores regulamentares para aplicação do presente acôrdo, nomeadamente as formalidades aduaneiras, serão fixados, tanto quanto fôr necessário e possível, por entendimento directo entre as diferentes entidades competentes das duas Altas Partes contratantes.

ARTIGO 23.º

Todas as dúvidas ou pleitos emergentes dêste acôrdo que eventualmente se suscitem e que não forem resolvidos por via diplomática serão, a pedido de uma das Altas Partes contratantes, resolvidos por um Tribunal Arbitral. A decisão dêste Tribunal será obrigatória para os dois Estados.

O Tribunal Arbitral compõe-se de três membros, de forma que cada um dos Estados contratantes designará

ARTIKEL 16

Als Ballast darf nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden.

ARTIKEL 17

Unterwegs dürfen andere Gegenstände ausser Ballast nur abgeworfen oder sonst entfernt werden, wenn der Staat, dessen Gebiet betroffen wird, die Erlaubnis hierfür besonders erteilt hat, oder wenn Gefahr oder höhere Gewalt vorliegt.

Beim Abwerfen von Abfallstoffen aus unterwegs befindlichen Luftfahrzeugen sind die hierauf bezüglichen Vorschriften des Vertragsstaates zu beachten, in dessen Gebiet der Abwurf vorgenommen wird.

ARTIKEL 18

Soweit bei Ausführung dieses Abkommens Fragen der Nationalität zu berücksichtigen sind, besteht Einverständnis darüber, dass die Luftfahrzeuge die Nationalität des Staates besitzen, in dessen Register sie ordnungsmässig eingetragen sind.

Ein Luftfahrzeug kann in einem der beiden Staaten nur dann eingetragen werden, wenn es ganz im Eigentum von Angehörigen dieses Staates steht. Wenn eine juristische Person oder Gesellschaft irgend einer Art Eigentümerin ist, muss sie den Anforderungen entsprechen, welche die deutsche oder die portugiesische Gesetzgebung jeweils vorschreibt, damit sie als deutsche oder portugiesische Gesellschaft oder juristische Person angesehen werden kann.

ARTIKEL 19

Ein Luftfahrzeug, das in einem der beiden Vertragstaaten einfliegt oder sein Gebiet überfliegt und dort nur, soweit erforderlich, landet und Aufenthalt nimmt, kann sich einer Beschlagnahme, die wegen Verletzung eines Patents, Musterschutzes oder Warenzeichens bewirkt wird, durch Hinterlegung einer Sicherheit entziehen, deren Höhe mangels gütlicher Vereinbarung in möglichst kürzer Frist von der zuständigen Behörde des Ortes der Beschlagnahme festzusetzen ist.

ARTIKEL 20

Die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates haben bei Landungen, insbesondere in Notfällen, Anspruch auf Hilfeleistung wie die heimischen Luftfahrzeuge. Die Rettung der Luftfahrzeuge, die auf See in Not geraten sind, richtet sich vorbehaltlich gegenteiliger Abmachung nach den Grundsätzen des Seerechts.

ARTIKEL 21

Die beiden Vertragsschliessenden Teile werden sich alle für den Luftverkehr in ihrem Gebiete geltenden oder noch in Kraft tretenden Vorschriften mitteilen.

ARTIKEL 22

Die Einzelheiten der Ausführung dieses Abkommens, insbesondere die Zollformalitäten, werden, soweit erforderlich und möglich, durch unmittelbare Verständigung zwischen den einzelnen zuständigen Verwaltungen der beiden Vertragsteile geregelt.

ARTIKEL 23

Zweifel und Streitigkeiten, die sich über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens ergeben, sollen, soweit sie nicht auf diplomatischem Wege erledigt werden, auf Verlangen eines des Vertragsschliessenden Teile einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Die Entscheidung dieses Schiedsgerichts ist für beide Vertragsstaaten bindend.

Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Es wird in der Weise gebildet, dass jeder Vertragsstaat

livremente o seu representante no prazo de um mês a contar da data em que o Tribunal Arbitral fôr solicitado por um dos Estados contratantes. No prazo de mais um mês, e por acôrdo entre os dois Estados contratantes, será designado o presidente do Tribunal, o qual deve ser um perito em navegação aérea com a nacionalidade de um terceiro Estado e não residir em qualquer dos Estados contratantes nem estar ao serviço dêles. No caso de um dos Estados contratantes não indicar o seu árbitro no prazo de um mês ou se, no dito prazo de mais um mês não tiver sido nomeado por acôrdo o presidente, será solicitado para o designar o presidente do Conselho Federal Suíço. A sede do Tribunal Arbitral será designada pelo respectivo presidente. A decisão do Tribunal Arbitral é tomada por maioria de votos. A forma de processo será escolhida pelo Tribunal Arbitral, podendo ser por escrito se algum dos Estados contratantes a isso se não opuser. A cada um dos Estados contratantes compete o pagamento da despesa realizada com o seu árbitro e metade dos honorários do presidente. As custas do processo serão pagas, em partes iguais, pelos dois Estados contratantes.

ARTIGO 24.º

A cada uma das Altas Partes contratantes assiste a faculdade de denúncia do presente acôrdo, mediante prévio aviso de doze meses.

ARTIGO 25.º

Êste acôrdo deverá ser ratificado. A troca de ratificações efectuar-se-á em Berlim no mais curto prazo possível.

A vigência do presente acôrdo contar-se-á a partir do trigésimo dia da data da supramencionada troca de ratificações.

Em fé do que os delegados devidamente autorizados vão assinar êste acôrdo, apondo-lhe os seus selos.

Feito em dois originais, nas línguas portuguesa e alemã, em Lisboa, aos 11 de Março de 1937.

innerhalb eines Monats, nachdem des Schiedsgericht von einem der Vertragsstaaten verlangt worden ist, nach freier Wahl einen Schiedsrichter ernennt. Der Vorsitzende des Schiedsgerichts wird im Wege einer beiderseitigen Verständigung der Vertragsstaaten innerhalb eines weiteren Monats ernannt. Der Vorsitzende muss sachverständig in Fragen der Luftfahrt sein, Staatsangehöriger irgendeines dritten Staates sein, und darf seinen Wohnsitz nicht im Bereich eines der Vertragsstaaten haben und auch nicht in einem Dienstverhältnis zu diesen Staaten stehen. Unterlässt der eine Vertragsstaat innerhalb eines Monats die Bezeichnung des Schiedsrichters oder kommt innerhalb des weiteren Monats die Wahl des Vorsitzenden im Wege eines Einverständnisses nicht zustande, so wird der Präsident des Schweizerischen Bundesrats gebeten werden, die erforderlichen Ernennungen vorzuhnehmen. Der Sitz des Schiedsgerichts wird vom Vorsitzenden bestimmt. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts werden mit Stimmenmehrheit getroffen. Das Verfahren wird von dem Schiedsgericht selbst bestimmt; es kann schriftlich sein, wenn von keinem der Vertragsteile hiergegen Einwendungen erhoben werden. Jeder Vertragsstaat trägt die Vergütung für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Vergütung für die Tätigkeit des Vorsitzenden. Jeder Vertragsstaat trägt die Hälfte des Kosten des Verfahrens.

ARTIKEL 24

Jeder der Vertragsstaaten kann dieses Abkommen zu jedem Zeitpunkt mit einer Frist von zwölf Monaten kündigen.

ARTIKEL 25

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Berlin ausgetauscht werden.

Es tritt mit dem dreissigsten Tage nach dem Austauch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommens unterzeichnet und ihre Siegel aufgedrückt.

Ausgefertigt in doppelter Urschrift in deutscher und portugiesischer Sprache in Lissabon am 11 März 1937.

Luiz Teixeira de Sampaio.
Oswald Baron von Hoyningen-Huene.

Visto, examinado e considerado quanto se contém na referida Convenção, aprovada pelo decreto-lei número vinte e sete mil oitocentos e dezanove, de cinco de Julho de mil novecentos e trinta e sete, é, pela presente Carta, a mesma Convenção confirmada e ratificada, assim no todo como em cada uma das suas cláusulas e estipulações, e dada por firme e válida para produzir os seus efeitos e ser inviolàvelmente cumprida e observada.

Em testemunho do que a presente Carta vai por nós assinada e selada com o sêlo da República Portuguesa.

Dado nos Paços do Govêrno da República, aos trinta de Julho de mil novecentos e trinta e sete. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar.*

(A troca dos instrumentos de ratificação foi efectuada em Berlim em 11 de Outubro de 1937).

Imprensa Nacional de Lisboa