

N° 128.

**ROYAUME-UNI
DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE ET PORTUGAL**

Arrangement provisoire concernant
la navigation aérienne, signé à
Lisbonne le 6 mai 1921.

**UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN AND
IRELAND AND PORTUGAL**

Provisional Agreement concerning
aerial navigation, signed at Lisbon,
May 6, 1921.

TEXTE PORTUGAIS. — PORTUGUESE TEXT.

No. 128. — ACORDO PROVISORIO RELATIVO A NAVEGAÇÃO AEREA ENTRE PORTUGAL E A GRAN-BRETANHA. LISBOA, 6 DE MAIO DE 1921.

English and Portuguese official texts communicated by His Britannic Majesty's Foreign Office and by the Portuguese Minister for Foreign Affairs. The Registration of this Agreement took place on June 7, 1921.

O GOVÉRNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA E O GOVÉRNO DE SUA MAJESTADE BRITÂNICA, desejando entrar num acôrdo provisório relativo à navegação aérea entre Portugal e a Gran-Bretanha ;

Os abaixo assinados, para isso devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, acordaram no seguinte :

1. Êste acôrdo diz apenas respeito às aeronaves particulares e comerciais, como tais devidamente registadas respectivamente pelos Governos Português e Britânico. O Governo Português e Britânico. O Governo Português compromete — se, a conceder passagem, em tempo de paz, sôbre o seu território e águas territoriais, contra vantagens reciprocas, às aeronaves britânicas particulares ou comerciais desde que sejam observadas as condições estabelecidas no presente acôrdo.

2. O Governo Português e o Governo da Gran-Bretanha terão o direito, por motivos de ordem militar ou de segurança pública, de proibir o vôo sôbre certas zonas dos seus territórios, ficando as aeronaves que infringirem esta proibição sujeitas às penalidades previstas pelas suas legislações, estabelecendo-se, contudo, que nenhuma distinção será feita a êste respeito entre as aeronaves particulares ou comerciais dos dois Estados. As zonas proibidas serão notificadas ao Estado interessado.

3. Qualquer aeronave, logo que reconheça encontrar-se por cima duma zona proibida, fará imediatamente o sinal de alarme previsto no regulamento para a navegação aérea do Estado a que pertence a zona, e aterrará o mais depressa possível num aeródromo do Estado fora da zona proibida.

4. Toda a aeronave deverá estar munida com o certificado de matrícula e o certificado de navegabilidade passados pelas autoridades competentes de um dos dois Estados ou por elas sancionados, e também com um diário de navegação. Deverá ter distintivos e marcas bem visíveis, de modo a que possa ser identificada durante o vôo.

5. Os pilotos deverão estar munidos com um certificado de aptidão passado pelas autoridades competentes de um dos dois Estados, ou por uma associação reconhecida por êles. Todo o piloto deverá levar consigo documentos comprovando a sua nacionalidade, a sua identidade, o seu pôsto militar (se o tiver) e deverá, se fôr necessário, estar provido de passaporte. Os passageiros deverão estar munidos com todos os documentos de identidade e passaportes exigidos pelos regulamentos e leis em vigor.

6. Nenhum aparelho de telegrafia sem fios poderá ser transportado pela aeronave sem uma licença especial passada pelo Estado a que ela pertença. Êsse aparelho só poderá ser usado pelos tripulantes que estejam providos de licença especial para êsse fim.

7. Toda a aeronave, que faça serviço de navegação internacional ente os dois Estados, pode transportar passageiros e mercadorias, mas deverá estar provida :

Para passageiros, com lista dos seus nomes ;

Para mercadorias, com o manifesto das mercadorias e abastecimentos transportados e com uma declaração detalhada feita pelos remetentes.

O transporte de passageiros e mercadorias deve estar de acôrdo com as leis e regulamentos em vigor na ocasião. Podem ser transportadas malas do correio, se tiver sido concluído e estiver em vigor na ocasião um acôrdo, neste sentido, entre a administração dos correios dos dois países.

8. A partida e aterragem duma aeronave as autoridades dos dois países terão em todos os casos, o direito de a visitar, com o fim de examinar e verificar os documentos de que ela deve estar munida.

9. As aeronaves dos dois Estados contratantes terão direito na aterragem, e sobretudo em caso de avaria, às mesmas medidas de assistência que às aeronaves do país em que a aterragem se efectuar.

10. Todo o aeródromo que em qualquer dos dois Estados esteja aberto a uso público, mediante o pagamento de certas taxas, para as aeronaves nacionais, deverá estar aberto nas mesmas condições para as aeronaves do outro Estado.

11. Toda a aeronave que entre ou parta de Portugal deve aterrar ou largar do aeródromo de Alverca.

Os hidro-aviões que entrem ou saiam de Portugal devem amarar ou largar do Tejo entre Alverca e o Montijo.

Toda a aeronave que entre ou saia de Inglaterra deve aterrar ou largar de um dos seguintes aeródromos :

Lympne in Kent, Croydon in Surrey, ou Cricklewood in Middlesex.

Os hidro-aviões que entrem ou saiam de Inglaterra devem amarar ou largar em Felixstowe.

12. A fronteira portuguesa só pode ser atravessada entre os seguintes pontos :

Fronteira terrestre : entre Castelo de Vide e a confluência dos rios Tejo e Sever.

Fronteira marítima : foz do Tejo, seguindo o curso médio do rio até o local de amaragem e navegando a menos de 100 metros de altura desde que entre nas águas territoriais portuguesas.

A fronteira britânica só pode ser atravessada entre os seguintes pontos :

Por aeroplanos, entre Folkestone e Dungeness.

Por hidro-aviões, entre Orfordness e Naze.

13. É proibido a qualquer aeronave aterrar em qualquer ponto antes de ter aterrado num aeródromo aduaneiro.

Em caso de aterragem forçada, antes de ter chegado a um aeródromo aduaneiro, o piloto deverá imediatamente avisar o posto de policia ou autoridade fiscal mais próxima, e sob sua responsabilidade impedirá a partida de qualquer passageiro ou descarga de qualquer parte da carga até a chegada da autoridade competente.

14. A aeronave e a tripulação estarão sujeitas a todas as obrigações que provenham da legislação geral, da legislação das alfândegas e de quaisquer regulamentos relativos à segurança pública, do mesmo modo que aos regulamentos para a navegação aérea em vigor no Estado em que essa aeronave transite, entendendo-se, contudo, que as licenças e certificados passados, para as aeronaves e pilotos da Gran-Bretanha terão a mesma validade que documentos semelhantes passados em Portugal e vice-versa.

15. É proibido alijar lastro duma aeronave em vôo, salvo areia fina ou água.

16. A descarga, durante o vôo, de qualquer artigo ou substância além do lastro, é proibida. As únicas excepções que podem ser feitas a esta regra serão para as aeronaves postais, caso haja licença especial.

17. O Governo Português communicará, com base de reciprocidade, ao Governo Britânico os seus regulamentos em vigor para a navegação aérea.

18. O presente acôrdo nao é aplicado às aeronaves militares, Nenhum vôo de aeronaves militares de Portugal para a Gran-Bretanha, ou vice-versa, se fará sem autorização especial.

19. O presente acôrdo é estabelecido debaixo de condições de reciprocidade, e é provisório. Deixará de ser aplicado logo que entre em vigor entre Portugal e a Gran-Bretanha a convenção concluída em Paris em 13 de Outubro de 1919.

Em testemunho do que os abaixo assinados assinaram o presente acôrdo e lhe epuseram os seus selos.

Feito em Lisboa em duplicado, aos 6 dias de Maio de 1921.

(L. S.) DOMINGOS LEITE PEREIRA.

(L. S.) LANCELOT D. CARNEGIE.