

CONVENÇÃO ENTRE O GOVERNO
DA REPÚBLICA PORTUGUESA E O
GOVERNO DO REINO UNIDO DA
GRÃ-BRETANHA E DA IRLANDA DO
NORTE, EM SEU NOME E EM NOME
DO GOVERNO DA RODÉSIA DO SUL,
RELATIVA AO PORTO DA BEIRA E
AOS CAMINHOS DE FERRO QUE O
SERVEM.

SEPARATA DO N.º 301
DO
«BOLETIM GERAL DAS COLÓNIAS»

LISBOA

19 5 0

CONVENÇÃO ENTRE O GOVERNO
DA REPÚBLICA PORTUGUESA E O
GOVERNO DO REINO UNIDO DA
GRÃ-BRETANHA E DA IRLANDA DO
NORTE, EM SEU NOME E EM NOME
DO GOVERNO DA RODÉSIA DO SUL,
RELATIVA AO PORTO DA BEIRA E
AOS CAMINHOS DE FERRO QUE O
SERVEM.

SEPARATA DO N.º 301
DO
«BOLETIM GERAL DAS COLÓNIAS»

LISBOA

19 5 0

19 5 0
BERTRAND (IRMÃOS), L."-
Travessa Condessa do Rio, 7
LISBOA

O Governo da República Portuguesa (designado na presente Convenção por Governo Português) e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte (designado na presente Convenção por Governo do Reino Unido) em seu nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul;

Considerando a situação derivada da nacionalização dos Caminhos de Ferro da Rodésia (Rhodesia Railways) e as suas consequências sobre a exploração do Caminho de Ferro da Beira;

Considerando o resgate da Beira Works Limited pelo Governo Português e a compra, efectuada pelo mesmo Governo, do activo da Companhia do Caminho de Ferro da Beira (Beira Railway Company);

Considerando a importância do Porto da Beira e das suas comunicações ferroviárias com o interior da África como escoante das riquezas dos territórios da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia e a progressiva contribuição que daí pode advir para o desenvolvimento de Moçambique;

Considerando que a manutenção de facilidades adequadas no Porto da Beira e no Caminho de Ferro da Beira é e continuará a ser de interesse vital para os referidos territórios;

Animados do desejo de cooperar plenamente no desenvolvimento dos recursos de Moçambique de uma parte, da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia de outra, em harmonia com os princípios enunciados na Convenção sobre Cooperação Económica Europeia, e assim contribuir, no que a cada um compete, para a restauração da prosperidade mundial e para o progresso dos territórios da África Central, em benefício dos povos;

Considerando a necessidade de levar a efeito obras e outros melhoramentos tanto no Porto como no Caminho de Ferro da Beira, para se alcançarem os fins acima mencionados, e a vantagem de se chegar a entendimento mútuo que torne esses melhoramentos economicamente realizáveis;

Resolveram celebrar uma Convenção e nomearam como seus representantes para esse efeito:

O Governo Português:

Sua Excelência o Doutor José Caetano da Mata, Ministro dos Negócios Estrangeiros;

O Governo do Reino Unido:

Sir Nigel Bruce Ronald, K. C. M. G., C. V. O., Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário de Sua Majestade Britânica em Lisboa;

O Governo da Rodésia do Sul:

O Right Honourable Sir Godfrey Martin Huggins, P. C., C. H., K. C. M. G., Primeiro Ministro da Rodésia do Sul, os quais, tendo apresentado os seus respectivos poderes que se verificou estarem em boa e devida forma concordaram no seguinte:

ARTIGO I

a) Os Governos Contratantes, reconhecendo o importante emprego de capitais resultante da obrigação de desenvolver o Porto da Beira e o Caminho de Ferro da Beira assumida pelo Governo Português nos termos desta Convenção, estabelecem como uma das finalidades da sua política comum que o Porto e o Caminho de Ferro deverão ser utilizados na sua máxima capacidade de trabalho.

b) Para tal fim e, se, em qualquer altura da vigência da presente Convenção,

(i) o volume de tráfego manuseado pelo Porto da Beira ou pelo Caminho de Ferro da Beira num período de seis meses consecutivos, cair sensivelmente abaixo da capacidade máxima de trabalho do referido Porto ou Caminho de Ferro, no seu estado actual e em qualquer fase do programa de desenvolvimento previsto na alínea a) do Art.º III, ou,

(ii) se verificar que a utilização do Porto da Beira ou do Caminho de Ferro da Beira até à aludida capacidade está a ser impedida ou haja probabilidades de vir a sê-lo, por qualquer modificação de circunstâncias independente da vontade dos Governos Contratantes, ou não expressamente prevista na presente Convenção, mas que afecte tal utilização, os Governos Contratantes, a pedido de qualquer deles, e com o fim de atingir o objectivo definido na alínea a), concertar-se-ão sobre as providências razoáveis a tomar, que se consideram necessárias e se coadunam com o emprego eficiente e económico das possibilidades de transporte de que dispõem os territórios abrangidos pela presente Convenção.

c) As Administrações interessadas deverão consultar-se periodicamente, para os efeitos deste Artigo, a fim de se concertarem sobre a máxima capacidade de trabalho a atribuir ao Porto da Beira e ao Caminho de Ferro da Beira.

ARTIGO II

d) O Governo do Reino Unido, no que respeita à Rodésia do Norte e à Niassalândia, e o Governo da Rodésia do Sul, obrigam-se a não praticar, directa ou indirectamente, qualquer discriminação nos territórios abrangidos por esta Convenção contra o tráfego para o qual o Porto da Beira constitui o natural escoante por motivo da sua proximidade dos centros de consumo ou de origem e a adoptar todas as medidas razoáveis que estiverem ao seu alcance para evitar essa discriminação. Em especial obrigam-se:

(i) a não permitir qualquer discriminação contra esse tráfego nas tarifas por tonelada e por milha e nos encargos impostos nas linhas dos territórios abrangidos pela presente Convenção;

(ⁱⁱ) a não permitir alterações nas tarifas por tonelada e por milha nas linhas dos territórios abrangidos por esta Convenção, nem entrar em acordos com outros países para esse efeito, se tais alterações contribuírem sensivelmente para o desvio, do Porto da Beira e do Caminho de Ferro da Beira, do tráfego que a capacidade daquele Porto e Caminho de Ferro comporte;

(ⁱⁱⁱ) a não permitir que as tarifas por tonelada e por milha, aplicáveis às linhas dos territórios abrangidos por esta Convenção e que incidem sobre as mercadorias directamente destinadas ao Porto da Beira ou dele procedentes, excedam as tarifas por tonelada e por milha que incidem sobre as mesmas mercadorias, destinadas a outros portos ou deles procedentes para as mesmas distâncias e para semelhantes custos directos de trabalho de exploração;

(^{iv}) 1 — a manter as tarifas ferroviárias preferenciais a favor do Porto da Beira sobre os portos da União da África do Sul em nível não inferior aos indicados na tabela anexa à presente Convenção, salva a hipótese prevista na secção 2.^a deste número;

2 — Se de aumentos de tarifas no Caminho de Ferro da Beira resultar qualquer redução das mencionadas preferências, a possibilidade do seu restabelecimento será objecto de consulta entre as Administrações dos Caminhos de Ferro interessadas. No caso de não chegarem a acordo quanto às providências a adoptar para resolver o assunto de forma satisfatória para ambas as Administrações, será o mesmo submetido pelas referidas Administrações aos Governos Contratantes, a fim de que estes possam consultar-se para efeito da alínea b) do Art.º I;

(v) a manter os Caminhos de Ferro da Rodésia em estado de eficiência adequado às necessidades do tráfego destinado à Beira ou dela procedente;

b) Fica entendido que os compromissos deste Artigo dependem de ser adequado o serviço no Porto da Beira e no Caminho de Ferro da Beira, e de as taxas, tarifas e outras imposições que onerem o tráfego pelo Porto da Beira destinado à Rodésia do Sul, à Rodésia do Norte ou à Niassalândia ou delas procedente não tornarem esse tráfego anti-económico.

ARTIGO III

a) O Governo Português compromete-se a manter o Porto da Beira e o Caminho de Ferro da Beira em estado de eficiência adequado às exigências do tráfego destinado à Rodésia do Sul, à Rodésia do Norte e à Niassalândia ou delas procedente, para o que promoverá a realização de obras e a aquisição de equipamento necessário para o desenvolvimento técnico e económico do Porto da Beira e do Caminho de Ferro da Beira, a fim de acelerar o manuseamento das cargas, o desembarço dos navios e o tráfego do Caminho de Ferro. Os pormenores destas obras e deste equipamento constarão de cartas trocadas entre as Administrações dos Caminhos de Ferro de Moçambique e da Beira e dos Caminhos de Ferro da Rodésia.

b) Depois de completadas as obras e de adquirido o equipamento aludidos nas cartas trocadas nos termos da alínea anterior o Governo Português compromete-se a realizar as obras de ampliação e a adquirir o equipamento adicional para satisfazer as exigências do tráfego futuro, se para tal encontrar justificação, tanto no aspecto técnico como no económico depois de, em conjunto, os Governos Contratantes terem procedido a um completo exame da matéria.

c) Independentemente do disposto na alínea anterior os Governos Contratantes consultar-se-ão, de tempos a tempos, acerca da realização das obras e da aquisição do equipamento que a satisfação das disposições deste Artigo determinar.

ARTIGO IV

d) Os Governos Contratantes não permitirão qualquer alteração nas tarifas do caminho de ferro em vigor para o tráfego de trânsito pela Beira sem que as Administrações interessadas se consultam previamente, como segue:

(I) No caso de trânsito directo para ou do Caminho de Ferro da Rodésia a Administração do Caminho de Ferro da Rodésia e a Administração do Caminho de Ferro da Beira.

(II) No caso de trânsito directo para ou do Caminho de Ferro da Trans-Zambézia, a respectiva Administração e a Administração do Caminho de Ferro da Beira.

(III) No caso de trânsito directo para ou do Caminho de Ferro da Niassalândia, a respectiva Administração e a Administração do Caminho de Ferro da Beira.

b) O Governo Português tomará todas as providências razoáveis para evitar qualquer discriminação nas tarifas e imposições do Caminho de Ferro da Beira contra o tráfego para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

ARTIGO V

Durante a vigência da presente Convenção, o Governo Português não fará uso do seu direito de lançar taxas de trânsito sobre as mercadorias importadas ou exportadas pelo Porto da Beira para ou dos territórios a que esta Convenção se aplica.

Não se compreende nesta concessão o imposto do selo que fôr devido.

ARTIGO VI

d) A passagem de pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões para ou de Moçambique e para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia não ficará sujeita nos territórios referidos nesta Convenção a qualquer interferência ou restrição, salvo as exigidas pelos regulamentos de polícia, alfândega, higiene pública e estatística.

b) Nas disposições dos regulamentos mencionados na alínea a) deste Artigo evitar-se-ão demoras desnecessárias que obstem à passagem rápida de pessoas ou mercadorias para ou de Moçambique ou para e da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

c) As pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões em trânsito através de Moçambique com destino à Rodésia do Sul, Rodésia do Norte ou Niassalândia, ou provindo desses territórios, não ficarão sujeitos em Moçambique a qualquer discriminação baseada na sua nacionalidade, destino ou origem.

Iguais disposições se aplicam às pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões em trânsito através da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia procedentes ou destinadas a Moçambique.

d) Em acordo especial se regularão as formalidades adua-

neiras que podem ser executadas pelos empregados das Alfândegas da Rodésia do Sul na Beira e pelos empregados das Alfândegas de Moçambique em Umtali, e se providenciará acerca de recíprocas facilidades para o estabelecimento dos mesmos empregados nestes territórios. Acordos similares serão celebrados, se for necessário, para os empregados das Alfândegas da Rodésia do Norte e Niassalândia em Moçambique e de Moçambique na Rodésia do Norte e Niassalândia.

ARTIGO VII

a) A favor da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia, o Governo Português estabelecerá na Beira uma zona franca na qual e da qual as mercadorias provenientes daqueles territórios ou a eles destinados possam ser importadas, armazenadas, manipuladas, manufacturadas (transformadas ou semi-transformadas) e exportadas para país estrangeiro, sem pagamento de quaisquer direitos de importação, exportação ou reexportação.

b) O Governo Português delimitará a zona franca e elaborará e publicará no mais curto prazo de tempo possível, as disposições legais regendo a sua utilização.

ARTIGO VIII

a) Os assuntos respeitantes à coordenação do funcionamento dos caminhos de ferro dos territórios abrangidos pela presente Convenção serão objecto de acordos de trabalho a concluir entre as respectivas Administrações dos Caminhos de Ferro, com a aprovação dos Governos Contratantes.

b) Nos acordos de trabalho prever-se-á a possibilidade de alterações ou aditamentos a ajustar entre as respectivas Administrações entendendo-se que só os referentes a questões de princípio necessitarão de prévia aprovação dos

Governos Contratantes. Nas notas trocadas entre estes para a aprovação dos acordos ficarão definidas essas questões de princípio.

c) Aos referidos acordos ficam obrigados os governos que os tenham homologado.

ARTIGO IX

O Governo Português concorda em vender à Rodésia do Sul o troço da linha entre Umtali e a fronteira de Moçambique em condições a combinar entre os dois Governos.

ARTIGO X

a) O Governo Português instituirá na Beira uma Junta Consultiva, cujas funções serão as de estudar e dar parecer sobre os melhores meios de desenvolver e facilitar o tráfego pelo Porto e Caminho de Ferro da Beira para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

b) O Governo Português convidará, por intermédio dos Governos da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, as organizações de agricultura, do comércio, da indústria e das minas destes territórios a designarem, de entre elas, cinco representantes seus na Junta.

c) Desta Junta deverão fazer parte representantes das Companhias de Navegação estabelecidas na Beira.

d) As cópias das actas das sessões da Junta e dos seus relatórios serão enviados aos Governos de Moçambique, Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia no prazo máximo de quinze dias depois da sessão a que disserem respeito, sem prejuízo de a Junta poder também submeter os seus pareceres ao Governo Português.

ARTIGO XI

Os Governos Contratantes iniciarão tão cedo quanto possível negociações para a conclusão de Acordos Comerciais e de Estabelecimento aplicáveis em Moçambique, de uma parte, e nos territórios da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, da outra. Serão matérias a considerar nestes acordos as relativas ao regime aplicável aos cidadãos de uma das partes residentes nos territórios da outra parte; as facilidades de passagem de cidadãos de uma das partes que se dirijam aos territórios da outra parte ou deles procedam; as pautas aduaneiras entre territórios das partes e, quando possível, o livre intercâmbio de certas categorias de mercadorias e a nomeação recíproca, pelas partes, de agentes comerciais e outros.

ARTIGO XII

a) As divergências e controvérsias acerca da interpretação ou aplicação da presente Convenção serão, mediante pedido escrito dirigido por um dos Governos Contratantes ao outro, submetidas a dois árbitros, nomeados um por cada Governo Contratante no prazo de um mês após a data de recepção do pedido.

b) Os dois árbitros darão a sua decisão no prazo de quatro meses a partir da data da nomeação. Se não chegarem a acordo dentro daquele prazo submeterão a divergência ou controvérsia a um terceiro árbitro por eles designado, o qual decidirá no mesmo prazo, a partir da respectiva nomeação. Se os dois árbitros não conseguirem chegar a acordo quanto à nomeação do terceiro árbitro, será ele designado por uma terceira Potência a indicar pelos Governos Contratantes.

c) A decisão dos árbitros referidos na alínea *a)* ou do

terceiro árbitro, quando o houver, será definitiva e obrigará os Governos Contratantes.

ARTIGO XIII

a) Os territórios a que a presente Convenção se aplica são os de Moçambique, da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia.

b) Para efeitos da presente Convenção:

(I) «Beira Railway», é o caminho de ferro actualmente propriedade do Governo Português, que antigamente foi explorado pela Companhia concessionária do Governo Português, chamada «Beira Railway Company Limited», Sociedade Anónima Inglesa;

(II) «Rhodesia Railways» designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes ou explorados pelos Caminhos de Ferro da Rodésia, cuja sede é em Bulawayo, Rodésia do Sul, a que se adicionará a secção de linhas entre Umtali e a fronteira portuguesa quando tal secção vier a ser adquirida;

(III) «Nyassaland Railways» designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes à «Nyassaland Railways Limited», cuja sede é em Londres, incluindo a companhia subsidiária «Central Africa Railway Company»;

(IV) «The Trans-Zambezia Railway» indica o caminho de ferro actualmente pertencente à «Trans-Zambezia Railway Company», cuja sede é em Londres.

c) As disposições da presente Convenção aplicam-se igualmente às novas linhas que forem abertas à exploração nos territórios mencionados na alínea *a)* deste Artigo, depois da entrada em vigor da presente Convenção.

ARTIGO XIV

a) Esta Convenção vigorará por um período de vinte anos a contar da data da sua assinatura. No caso de nenhum

dos Governos Contratantes notificar o outro, seis meses antes do termo deste período, a sua intenção de a fazer cessar, continuará a imesma em vigor até seis imeses depois da data em que for denunciada por qualquer dos Governos Contratantes.

b~) Passado o primeiro período de dez anos a contar da assinatura, poderá qualquer dos Governos pedir a revisão das cláusulas da Convenção, notificando o outro Governo com um ano de antecedência.

Em testemunho do que os representantes dos respectivos Governos, devidamente autorizados para o efeito, assinaram a presente Convenção e lhe apuseram os seus selos.

Feito em Lisboa, em duplicado, em português e em inglês, tendo ambos os textos igual valor, aos dezassete dias de Junho de imil novecentos e cinquenta.

(Segue-se a versão em língua inglesa)

T A B E L A A N E X A

As preferências nas tarifas dos Caminhos de Ferro a favor do Porto da Beira, a que se refere o Artigo II *a)* (iv) sobre os portos e cidades portuárias são as que constam da tabela seguinte por cada 100 libras de tráfego consignado a Bulawayo e aos locais ao norte desta cidade:

CIDADE PORTUÁRIA

De Table Bay	TARIFA									
	12	3	4	5	6	7	8	9	10	
Cape Town	12	3	4	5	6	7	8	9	10	
e Mossel	73d	61d	50d	40d	39d	36d	34d	35d	34d	33d
Bay										
De Algoa Bay										
Port Elisabeth,	42d	36d	30d	23d	24d	22d	22d	24d	27d	26d
Buffalo Harbour,										
East London										
Point e Durban										