



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 1\$60

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

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$	"	80\$
A 2.ª série	120\$	"	70\$
A 3.ª série	120\$	"	70\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4,550 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37.701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Ministério da Justiça:

Portaria n.º 13:221 — Determina que sejam entre si anexados os serviços da Conservatória do Registo Predial e do cartório notarial no concelho do Sabugal.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Aviso — Torna pública a Convenção relativa ao Porto da Beira e aos Caminhos de Ferro que o servem.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Direcção-Geral dos Registos e do Notariado

Portaria n.º 13:221

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Justiça, que, nos termos do § 1.º do artigo 15.º da Organização dos Serviços de Registo e do Notariado, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 37:666, de 19 de Dezembro de 1949, sejam entre si anexados os serviços da Conservatória do Registo Predial e do cartório notarial no concelho do Sabugal.

Ministério da Justiça, 12 de Julho de 1950.— O Ministro da Justiça, *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Pereira*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Secretaria-Geral

Aviso

Por ordem superior se faz público que em 17 de Junho de 1950 foi assinada em Lisboa entre os Governos de Portugal e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, em seu nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul, uma convenção relativa ao Porto da Beira e aos Caminhos de Ferro que o servem, a qual, nos termos do seu Artigo XIV, entrou imediatamente em vigor e cujos textos português e inglês são os seguintes:

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.

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 Caeiro da Matta,
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 Artigo 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 considerem necessárias e se coadunem 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

a) 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 consultas 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 Artigo 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 antieconómico.

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

a) 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 consultem 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 for devido.

ARTIGO VI

a) 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 de ou destinadas a Moçambique.

d) Em acordo especial se regularão as formalidades aduaneiras 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 semitransformadas) 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 enviadas aos Governos de Moçambique, Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia no prazo máximo de quinze dias depois da sessão a que disseram 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) «Nyasaland Railways» designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes à «Nyasaland 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, da sua intenção de a fazer cessar, continuará a mesma em vigor até seis meses 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 mil novecentos e cinquenta.

Pelo Governo Português:

José Caeiro da Matta.

Pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha, da Irlanda do Norte, em seu nome e em nome do Governo da Rodésia do Sul:

W. Ronald.

Tabela anexa

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	Tarifa									
De Table Bay, Cape Town e Mossel Bay	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	73d	61d	50d	40d	39d	36d	34d	35d	34d	33d
De Algoa Bay, Port Elisabeth, Buffalo Harbour, East London Point e Durban	42d	36d	30d	23d	24d	22d	22d	24d	27d	26d

Convention between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on their own behalf and on behalf of the Government of Southern Rhodesia and the Government of the Republic of Portugal relative to the Port of Beira and connected railways.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter called the Government of the United Kingdom) on their own behalf and on behalf of the Government of Southern Rhodesia and the Government of the Republic of Portugal (hereinafter called the Portuguese Government);

Having regard to the situation created by the nationalisation of the Rhodesia Railways and its effect on the operation of the Beira Railway;

Having regard to the acquisition of the Beira Works Limited and the purchase of the Beira Railway Company's assets by the Portuguese Government;

Having regard to the importance of the Port of Beira and its railway communications with the interior of Africa as an outlet for the resources of the territories of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, and to the progressive contribution which they can make to the development of Mozambique;

Considering that the maintenance of adequate facilities at the Port of Beira and over the Beira Railway is and will continue to be of vital interest to the territories in question;

Desiring to co-operate fully with a view to the development of the resources of Mozambique on the one hand and of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland on the other in conformity with the principles set out in the Convention for European Economic Co-operation, and thereby to contribute, in so far as each party is able, to the restoration of world prosperity and the development of the Central African territories for the benefit of the inhabitants;

Considering the necessity of carrying out works and other improvements in connection with the Port of Beira and the Beira Railway to achieve the objects mentioned above and the advantage of arriving at a mutual understanding which will make such improvements economically realisable;

Have resolved to enter into a Convention for that purpose and have appointed as their representatives to that end, that is to say:

The Government of the United Kingdom:

Sir Nigel Bruce Ronald, K. C. M. G., C. V. O.,
His Britannic Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at Lisbon;

The Government of Southern Rhodesia:

The Right Honourable Sir Godfrey Martin Huggins, P. C., C. H., K. C. M. G., Prime Minister of Southern Rhodesia;

The Portuguese Government:

His Excellency Doctor José Caeiro da Matta,
Minister of Foreign Affairs;

who having communicated their respective powers, found in good and due form, have agreed as follows:

ARTICLE I

(a) The Contracting Governments, recognising the substantial investment involved in the obligation to expand the Port of Beira and the Beira Railway assumed by the Portuguese Government under this Convention, adopt as an objective of their common policy that the Port and the Railway should be used to their full working capacity.

(b) To that end if at any time during the currency of the present Convention

(i) the volume of traffic handled by the Port of Beira or the Beira Railway over any period of six consecutive months fall substantially below the full working capacity of the said port or railway in their present state or at any stage of their progressive expansion in accordance with the provisions of paragraph (a) of Article III, or

(ii) it is established that the use of the Port of Beira or the Beira Railway up to such full working capacity is being prevented or is likely to be prevented by any change in circumstances affecting such use outside the control of the Contracting Governments or not expressly contemplated in the present Convention,

Then the Contracting Governments shall, upon the request of either of them, consult together with a view to taking such reasonable steps in furtherance of the objective referred to in paragraph (a) of this Article as may be considered necessary and consistent with the efficient and economic employment of the transport resources available to the territories to which the present Convention applies.

(c) The Administrations concerned shall periodically consult together with a view to fixing the full working capacity of the Port of Beira and the Beira Railway for the purpose of this Article.

ARTICLE II

(a) The Government of the United Kingdom in respect of Northern Rhodesia and Nyasaland and the Government of Southern Rhodesia shall not themselves introduce either directly or indirectly, and shall take all reasonable steps within their power to prevent, any discrimination in the territories to which this Convention applies against traffic for which the Port of Beira, on account of its proximity to sources of consumption or origin, is the natural inlet or outlet, and in particular they undertake:

(i) not to permit any discrimination in railway freight rates and charges against such traffic over lines within the territories to which this Convention applies;

(ii) not to permit alterations of railway freight rates over lines within the territories to which this Convention applies nor to enter into agreements with other countries for alterations of railway freight rates, if such alterations contribute materially to the diversion from the Port of Beira and the Beira Railway of traffic which is within the capacity of that Port and Railway;

(iii) not to permit the railway freight rates over the lines within the territories to which this Convention applies on goods proceeding direct to and from the Port of Beira to exceed the railway freight rates on the same goods proceeding direct to and from other ports, in so far as the direct operating costs are similar and distances covered the same;

(iv) 1: to continue to accord the railway rates preferences in favour of the Port of Beira over ports in the Union of South Africa at a level not lower than those set out in the schedule to this Convention, subject to the provisions of section 2 of this sub-paragraph;

2: if a diminution in such rates preferences should arise from an increase by the Beira Railway of the freight rates over its lines, the possibility of restoring such preferences shall be the subject of consultation between the Railway Administrations concerned. If

they are unable to agree on the measures to be taken to adjust the matter to their mutual satisfaction, it shall be referred by them to the Contracting Governments in order that they may consult together in accordance with the provisions of paragraph (b) of Article I;

(v) to maintain the Rhodesia Railways in a state of efficiency adequate to the requirements of the traffic proceeding to or from Beira.

(b) It shall be understood that the provisions of this Article shall be dependent on the maintenance of an adequate service in the Port of Beira and on the Beira Railway, and on the dues, rates and other charges levied on traffic passing through the Port of Beira to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland not being such as to make that traffic uneconomic.

ARTICLE III

(a) The Portuguese Government undertake to maintain the Port of Beira and the Beira Railway in a state of efficiency adequate to the requirements of the traffic proceeding to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, to which end they will promote the execution of the works and the acquisition of the equipment necessary for the technical and economic development of the Port of Beira and the Beira Railway and in order to expedite the handling of cargoes and clearance of ships and railway traffic. Particulars of these works and this equipment are contained in the letters exchanged between the Administrations of the Mozambique and Beira Railways and the Rhodesia Railways.

(b) After the completion of the works and the acquisition of the equipment mentioned in the letters exchanged under paragraph (a) of this Article, the Portuguese Government undertake to execute such further works of expansion and acquire such additional equipment as may be required to meet the demands of future traffic and may be found justifiable on technical and economic grounds after full consultation between the Contracting Governments.

(c) In addition the Contracting Governments shall consult together from time to time with respect to the execution of the works and the acquisition of the equipment required for carrying out the provisions of this Article.

ARTICLE IV

(a) The Contracting Governments shall not permit any modification of the railway rates in force in respect of traffic in transit through Beira without prior consultation with the Administrations concerned, which are as follows:

(i) In the case of through traffic to or from the Rhodesia Railways, the Administrations of the Rhodesia Railways and the Beira Railway;

(ii) In the case of through traffic to or from the Trans-Zambezia Railway, the Administrations of the Trans-Zambezia Railway and the Beira Railway;

(iii) In the case of through traffic to or from the Nyasaland Railways, the Administrations of the Nyasaland Railways and the Beira Railway.

(b) The Portuguese Government shall take all reasonable steps to avoid any discrimination in rates and charges over the Beira Railway against traffic to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland.

ARTICLE V

During the currency of the present Convention the Portuguese Government will not exercise their rights to levy transit dues on goods imported or exported

through the Port of Beira to or from the territories to which this Convention applies.

This concession does not cover any Stamp Tax which may be payable.

ARTICLE VI

(a) The passage of persons, goods, vehicles, railway carriages and wagons to or from Mozambique or to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland shall not be liable in the territories to which this Convention applies to any interference or restriction except those which are required by police, customs, health and statistical regulations.

(b) The regulations mentioned in paragraph (a) of this Article shall be framed to avoid unnecessary delays which might prevent the rapid transit of persons or goods to or from Mozambique, or to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland.

(c) Persons, goods, vehicles, railway carriages and wagons in transit through Mozambique to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland shall not be subjected in Mozambique to any discrimination based on their nationality, destination, or place of origin.

The same provisions shall apply to persons, goods, vehicles, railway carriages and wagons in transit to or from Mozambique through Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland.

(d) A special agreement shall be made to regulate the Customs formalities to be carried out by Southern Rhodesian Customs staff in Beira and by Mozambique Customs staff in Umtali, and to provide for reciprocal facilities for the establishment of such staff in those territories. Similar arrangements shall, if necessary, be made in respect of Northern Rhodesian and Nyasaland Customs staff in Mozambique and Mozambique Customs staff in Northern Rhodesia and Nyasaland.

ARTICLE VII

(a) In the interest of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, the Portuguese Government shall establish in Beira a free zone into which and from which goods proceeding to or from these territories may be imported, stored, processed, manufactured and exported to foreign countries without payment of any charges in respect of import, export or re-export.

(b) The Portuguese Government shall define the area of the free zone and shall draw up and publish in the shortest time possible the legal provisions governing its utilisation.

ARTICLE VIII

(a) Matters concerning the inter-related workings of the railways of the territories to which the present Convention applies shall be the subject of Working Agreements to be concluded between the respective Railway Administrations with the approval of the Contracting Governments.

(b) The Working Agreements shall contain provisions whereby alterations and additions thereto may be agreed by the said Railway Administrations, provided always that alterations of or additions to the matters of principle, which are to be defined in Notes to be exchanged by the Contracting Governments in ratification of each such Working Agreement, shall require the prior approval of the Contracting Governments.

(c) After such approval these Working Agreements shall be binding on the Contracting Governments.

ARTICLE IX

The Portuguese Government agree to sell to the Rhodesia Railways the section of the line between Umtali and the frontier of Mozambique on conditions to be agreed between the two Governments.

ARTICLE X

(a) The Portuguese Government shall establish in Beira an Advisory Board, the functions of which shall be to consider and advise as to the best means of developing and facilitating the traffic passing through the Port of Beira and on the Beira Railway to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland.

(b) The Portuguese Government shall invite, through the Governments of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, the agricultural, commercial, industrial and mining organisations in these territories to nominate between them five representatives to the Board.

(c) Representation on the Board shall be given to shipping companies established in Beira.

(d) Copies of the minutes of the meetings of the Board and of its reports shall be sent to the Governments of Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland not later than fifteen days after each meeting, without prejudice to the right of the Board to submit its reports to the Portuguese Government also.

ARTICLE XI

The Contracting Governments shall as soon as possible initiate negotiations for the conclusion of Trade and Establishment Agreements applicable between Mozambique on the one hand and the territories of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland on the other hand. It is contemplated that such Agreements will include provisions prescribing conditions applicable to the citizens of one party to any such Agreement residing in the territories of the other party; for facilitating the passage of citizens of one party travelling to or from the territories of the other party; for regulating customs tariffs between territories of the parties and where possible providing for the free interchange of certain classes of goods; and for the reciprocal appointment by the parties of commercial and other representatives.

ARTICLE XII

(a) Upon the request in writing by one Contracting Government to the other any difference or dispute about the interpretation or application of the present Convention shall be referred to two arbitrators, one to be appointed by each Contracting Government within one month after the date of receipt of any such request.

(b) The two arbitrators shall give their decision within four months of the date on which they are appointed. If they cannot agree on a decision regarding the settlement of the difference or dispute within that time limit, they shall refer the difference or dispute to a third arbitrator appointed by them, who shall himself decide it within four months from the date on which he is appointed. If the two arbitrators are unable to agree on the appointment of the third arbitrator, he shall be appointed by a third Power designated by the Contracting Governments.

(c) The decision of the two arbitrators or the third arbitrator, if appointed, shall be final and binding on the Contracting Governments.

ARTICLE XIII

(a) The territories to which the present Convention applies are Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland.

(b) For the purposes of the present Convention

(i) the «Beira Railway» is the railway formerly operated under a concession from the Portuguese Government by a company named the «Beira Railway Company Limited» and now the property of the Portuguese Government;

(ii) «Rhodesia Railways» shall mean the railways now owned or operated by the Rhodesia Railways, whose Head Office is at Bulawayo, Southern Rhodesia, with the addition of the section of the line between Umtali and the frontier of Mozambique when acquired;

(iii) «Nyasaland Railways» shall mean the railways now owned by Nyasaland Railways Limited, whose Head Office is in London, including its subsidiary, the Central Africa Railway Company.

(iv) «The Trans-Zambezia Railway» shall mean the railway now owned by the Trans-Zambezia Railway Company, whose Head Office is in London.

(c) The provisions of the present Convention shall apply equally to such new lines as may be opened for operation in the territories mentioned in paragraph (a) of this Article after the entry into force of the present Convention.

ARTICLE XIV

(a) This Convention shall be in force for a period of twenty years from the date of its signature. In case neither of the Contracting Governments shall have given notice to the other six months before the date of expiration of this period of their intention to terminate it, it shall remain in force until the expiration of six months from the date on which either of the Contracting Governments shall have denounced it.

(b) After the expiry of the first ten years from the date of the signature of this Convention, either of the Contracting Governments may request a revision of its terms by giving one year's notice to the other Contracting Government.

In witness whereof the representatives of the respective Governments, being duly authorised to that effect, have signed the present Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Lisbon in duplicate in English and Portuguese this seventeenth day of June 1950, both texts being equally authentic.

For the Government of the United Kingdom of Great-Britain and Northern Ireland, on his own behalf and on behalf of the Government of Southern Rhodesia:

N. Ronald.

For the Government of Portugal:

José Caeiro da Matta.

Schedule

The following are the railway rates preferences referred to in Article II (a) (iv) in favour of Beira, over the ports and port towns specified in the table set out below, in respect of each 100 lbs. of traffic consigned to Bulawayo and places north thereof:

Port Town	Rate									
From Table Bay, Cape Town and Mossel Bay . . .	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	73d	61d	50d	40d	39d	36d	34d	35d	34d	33d
From Algoa Bay, Port Elizabeth, Buffalo Harbour, East London Point and Durban	42d	36d	30d	23d	24d	22d	22d	24d	27d	26d

British Embassy, Lisbon, 17th June, 1950.

Your Excellency,

During the negotiations between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ire-

land and the Government of the Republic of Portugal which have now resulted in the signature of the Convention of 1950 considerable discussion took place concerning the freight rates to be charged by the Rhodesian Railways over their lines and more particularly for traffic to or from the Port of Beira. In the course of these discussions the Government of Portugal asked to be reassured as to the policy which will be followed by the Rhodesian Railways with regard to the fixing of freight charges.

2. I have the honour to assure Your Excellency that the Rhodesian Railways will during the period covered by the Convention continue to be run with due regard to economy of operation and will be administered on sound business principles. This policy will naturally involve the fixing of rates and fares so that revenue will cover all working expenses and maintenance charges and provide an adequate return on the capital invested.

3. I feel certain that the Government of Portugal will regard this assurance as satisfactory.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

N. Ronald.

His Excellency Dr. José Caeiro da Matta, Ministry of Foreign Affairs, Lisbon.

Lisboa, 17 de Junho de 1950.

Senhor Embaixador:

Tenho a honra de acusar a recepção da Nota de Vossa Excelência de 17 de Junho de 1950 e de registar as seguranças nela contidas acerca da política a seguir pelos caminhos de ferro da Rodésia no período de vigência da Convenção de 1950, relativamente à fixação de tarifas nas suas linhas. O Governo Português manifesta a sua satisfação pelas seguranças dadas em relação a essa política, que em seu parecer constitui uma condição necessária para que as mais garantias estabelecidas na Convenção possam funcionar com a eficiência desejada no comum interesse dos territórios servidos pelo Porto e Caminho de Ferro da Beira.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Embaixador, os protestos da minha mais alta consideração.

José Caeiro da Matta.

Sua Excelência Sir Nigel Ronald, K. C. M. G., C. V. O., Embaixador de Sua Majestade Britânica, etc., etc., etc.

Lisboa, 17 de Junho de 1950.

Senhor Embaixador:

No Artigo VIII da Convenção assinada em Lisboa em 17 de Junho de 1950 estabelece-se que as questões relativas à coordenação do funcionamento dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia devem ser sujeitas a um Acordo de Trabalho a concluir entre as respectivas Administrações ferroviárias com a aprovação dos Governos Contratantes;

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que as Administrações do Caminho de Ferro da Beira e dos Rhodesia Railways concordaram no seguinte:

i) Adoptar como Acordo de Trabalho a respeito de tais questões o Acordo de Trabalho celebrado entre a Administração dos Caminhos de Ferro da Beira e a Administração dos Rhodesia Railways, datado de 24 de Março de 1949, sujeito às modifi-

cações do Artigo 52 (e) (iv), que será concebido nos seguintes termos:

Os Rhodesia Railways concordam em pagar ao Caminho de Ferro da Beira a soma de 8 d. por tonelada de tráfego de importação e exportação que passa pelo Porto, dirigido para e procedente das linhas dos Rhodesia Railways, excluindo o material de aprovisionamento, e os Caminhos de Ferro da Beira concordam em pagar aos Rhodesia Railways a parte proporcional do percurso de 1/s por tonelada sobre todo o cobre proveniente das minas de cobre da Rodésia do Norte exportado pelo Porto

e sujeito à substituição dos Caminhos de Ferro de Moçambique por Caminhos de Ferro da Beira sempre que se empregue aquela expressão, que significará a entidade responsável pela Administração do Caminho de Ferro da Beira.

(ii) Que os assuntos tratados nos Artigos 1, 4, 9, 52, 54, 60, 77 e 95 desse Acordo de Trabalho devem considerar-se como questões de princípio para os efeitos do Artigo VIII da Convenção.

(iii) Que a Administração do Porto da Beira tem liberdade de estabelecer os encargos portuários que forem necessários, tendo em conta as disposições do Artigo II (b) da referida Convenção.

Tenho a honra de comunicar também a V. Ex.^a que o Governo Português aprova o Acordo de Trabalho como ficou estabelecido entre as Administrações ferroviárias interessadas.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Embaixador, os protestos da minha mais alta consideração.

José Caeiro da Matta.

Sua Excelência Sir Nigel Ronald, K. C. M. G., C. V. O., Embaixador de Sua Majestade Britânica, etc., etc., etc.

British Embassy, Lisbon, 17th June, 1950.

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of to-day's date in which you inform me that pursuant to the provisions of Article VIII of the Convention signed at Lisbon on the 17th June, 1950, the Administrations of the Beira Railway and the Rhodesia Railways have agreed upon the Working Agreement to be concluded between them on matters concerning the interrelated working of the railways of Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, which is as follows:

(i) To adopt as the Working Agreement concerning such matters the Working Agreement made between the Administration of the Beira Railway and the Administration of the Rhodesia Railways dated the 24th March 1949, subject to the modification of Article 52 (e) (iv) which will read as follows:

Rhodesia Railways agree to pay to the Caminho de Ferro da Beira the sum of 8d. per ton on import and export traffic passing through the Port to and from the lines of the Rhodesia Railways excluding the railway stores, and the Caminho de Ferro da Beira agree to pay to the Rhodesia Railways a mileage proportion of 1/s. per ton on all copper from the Northern

Rhodesia Copper Mines exported through the Port

and subject to the substitution of Caminho de Ferro da Beira for Caminho de Ferro de Mozambique wherever this expression occurs, which shall mean the Beira Railway Administration.

(ii) That the subject matters of Articles 1, 4, 9, 52, 54, 60, 77 and 95 of this Working Agreement are to be regarded as matters of principle for the purposes of Article VIII of the Convention;

(iii) That the Port of Beira Administration is free to impose such port charges as may be necessary, subject to the provisions of Article II (b) of the said Convention.

Your Excellency also informed me that the Portuguese Government approve the Working Agreement as agreed between the Railway Administrations.

I have the honour to inform Your Excellency that the Governments of the United Kingdom and of Southern Rhodesia also approve this Working Agreement.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Nigel Ronald.

His Excellency Dr. José Caeiro da Matta, Ministry of Foreign Affairs, Lisbon.

British Embassy, Lisbon, 17th June, 1950.

Your Excellency,

In connection with the Convention relative to the Port of Beira and its connected railways signed to-day, I have the honour to inform Your Excellency that the phrase «now owned by Nyasaland Railways Limited» in Article XIII (b) (iii) of that Convention includes the section of the line between Lake Nyasa and Blantyre known as the Northern Extension.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

N. Ronald.

His Excellency Dr. José Caeiro da Matta, Ministry of Foreign Affairs, Lisbon.

Lisboa, 17 de Junho de 1950.

Senhor Embaixador:

Tenho a honra de acusar a recepção da Nota de Vossa Excelência de hoje, na qual se dignou comunicar-me que a frase «actualmente pertencentes à Nyasaland Railways Limited», no Artigo XIII (b) (iii) da Convenção relativa ao Porto da Beira e Caminhos de Ferro que o servem, inclui o troço da linha entre o Lago Niassa e Blantyre, conhecido por Extensão do Norte (Northern Extension).

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência, Senhor Embaixador, os protestos da minha mais alta consideração.

José Caeiro da Matta.

Sua Excelência Sir Nigel Ronald, K. C. M. G., C. V. O., Embaixador de Sua Majestade Britânica, etc., etc., etc.

Secretaria-Geral, 7 de Julho de 1950. — O Secretário-Geral, interino, *António de Faria.*