

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Económicos

De ordem superior se publicam os textos dos seguintes Acordos entre Portugal e a Alemanha, assinados em Lisboa em 13 de Abril de 1935:

Acôrdo Adicional referente ao comércio e à navegação

O Governo Português e o Governo Alemão, reconhecendo a conveniência de actualizar, com disposições adequadas à situação económica presente, o acôrdo comercial assinado em Lisboa em 20 de Março de 1926, acordaram no seguinte:

ARTIGO 1.º

O Governo Alemão compromete-se a examinar de forma quanto possível favorável as propostas que lhe submeteu o Governo Português no sentido de salvaguardar as posições adquiridas pelos produtos portugueses no mercado alemão.

ARTIGO 2.º

As empresas de navegação alemãs, bem como os navios alemães e os seus passageiros e cargas, não serão sujeitos, em Portugal e nas Ilhas Adjacentes a partir de 1 de Outubro de 1934 e nas Colónias Portuguesas a partir de 1 de Julho de 1936, a direitos ou encargos diferentes ou mais elevados, nem a condições ou restrições diferentes ou mais onerosas que aqueles a que estão ou venham a estar sujeitos os navios portugueses ou os de qualquer outro país, assim como os seus passageiros e cargas.

Esta igualdade de tratamento aplica-se especialmente: à liberdade de acesso aos portos, à sua utilização, ao gozo completo das comodidades concedidas à navegação, às operações comerciais referentes aos navios, seus passageiros e suas cargas, às facilidades de toda a espécie relativas à atribuição de lugares no cais, à carga e descarga, aos direitos e taxas de qualquer natureza aplicáveis aos navios, aos seus passageiros ou às suas cargas (tais como direitos de alfândega ou assimilados, direitos de barreira ou de consumo, despesas acessórias), cobrados em nome ou por conta do Governo, das autoridades públicas, dos concessionários ou estabelecimentos de qualquer espécie.

O mesmo tratamento será concedido às empresas de navegação e aos navios portugueses, assim como aos seus passageiros e às suas cargas, na Alemanha a datar de 1 de Outubro de 1934.

Fica todavia entendido que desde a data da entrada em vigor do presente tratado as empresas de navegação e os navios alemães, assim como os seus passageiros e as suas cargas, gozarão nas Colónias Portuguesas do tratamento da nação mais favorecida.

ARTIGO 3.º

O tratamento dos navios nacionais ou o da nação mais favorecida não é extensivo:

a) A aplicação das leis especiais sobre a marinha mercante nacional, que tenham em vista favorecer por meio de prémios e outras facilidades especiais as novas construções e o exercício da navegação;

b) Aos favores concedidos a sociedades de desporto náutico;

c) Ao exercício do serviço marítimo nos portos, nos ancoradouros e nas praias. O serviço marítimo compreende reboques, pilotagem, assistência e salvamento marítimo;

Zusatzabkommen über Handel und Schifffahrt

Die Deutsche und die Portugiesische Regierung haben in der Erwägung, dass sich eine Anpassung des Handelsabkommens zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Portugal vom 20 März 1926 an die gegenwärtige wirtschaftliche Lage empfiehlt, Folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

Die Deutsche Regierung wird die Vorschläge wohlwollend behandeln, die ihr die Portugiesische Regierung mit dem Ziel der Erhaltung der von den portugiesischen Erzeugnissen auf dem deutschen Markt erlangten Stellung unterbreitet hat.

ARTIKEL 2

Die deutschen Schifffahrtunternehmen sowie die deutschen Schiffe, ihre Fahrgäste und Ladungen unterliegen vom 1 Oktober 1934 an in Portugal und den anliegenden Inseln und vom 1 Juli 1936 an in den portugiesischen Kolonien keinen anderen oder höheren Abgaben und Gebühren sowie keinen anderen oder drückenderen Bedingungen oder Beschränkungen als jenen, denen die portugiesischen Schiffe oder die Schiffe irgend eines anderen Staates sowie ihre Fahrgäste und Ladungen jetzt oder in Zukunft unterliegen.

Diese Gleichheit der Behandlung gilt insbesondere für den freien Zutritt zu den Häfen, ihre Benutzung, den vollen Genuss der für die Schifffahrt gewährten Vergünstigungen, die auf die Schiffe, ihre Fahrgäste und ihre Ladung bezüglichen Geschäftshandlungen, für die Erleichterungen aller Art, die sich auf die Zuteilung von Plätzen an den Landungsstellen beziehen, für das Laden und Löschen, für die auf die Schiffe, ihre Fahrgäste und ihre Ladung anwendbaren Abgaben und Gebühren jeder Art, (wie Zollabgaben oder dergleichen, Gemeindegeld oder Verbrauchsabgaben, Nebenkosten), die von den dazu Berechtigten oder Körperschaften jeder Art im Namen oder für Rechnung der Regierung oder öffentlicher Behörden erhoben werden.

Die gleiche Behandlung wird den portugiesischen Schifffahrtunternehmen und Schiffen sowie ihren Fahrgästen und Ladungen vom 1 Oktober 1934 an in Deutschland gewährt.

Es besteht jedoch Einverständnis darüber, dass von dem Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Abkommens an die deutschen Schifffahrtunternehmen und Schiffe sowie ihre Fahrgäste und ihre Ladungen in den portugiesischen Kolonien die Meistbegünstigung genießen werden.

ARTIKEL 3

Die Gleichstellung mit den eigenen Schiffen oder mit denen der meistbegünstigten Nation erstreckt sich nicht:

a) auf die Anwendung der besonderen Gesetze betreffend die heimische Handelsflotte, soweit es sich um die Förderung von Neubauten oder des Schifffahrtbetriebes durch Prämien oder andere besondere Erleichterungen handelt;

b) auf die den Seesportvereinigungen gewährten Begünstigungen;

c) auf die Ausübung des Hafen-, Reede und Stranddienstes einschliesslich des Schlepp-, Lotsen-, Hilfs und Bergungsdienstes;

d) À emigração e ao transporte de emigrantes;

e) Ao tráfego entre os portos dos territórios de cada uma das Altas Partes Contratantes, incluídas as colónias, protectorados e possessões. O dito tráfego continua a ser regulado pelas leis em vigor ou que de futuro entrem em vigor respectivamente em cada um dos dois Países;

f) Ao exercício da pesca nas águas territoriais das Altas Partes Contratantes.

ARTIGO 4.º

Exceptuado o caso previsto na alínea e) do artigo precedente, todas as mercadorias, qualquer que seja a sua natureza e proveniência, cuja importação, exportação, trânsito ou armazenagem seja permitida no território de uma das Altas Partes Contratantes quando transportadas em navios nacionais, poderão também importar-se, exportar-se, passar em trânsito ou serem aí armazenadas quando transportadas em navios da outra Parte.

ARTIGO 5.º

Os navios alemães e os navios portugueses podem prosseguir de um porto para outro dos territórios das Altas Partes Contratantes, quer no intuito de desembarcar todos ou parte dos seus passageiros ou cargas provenientes do estrangeiro, quer para embarcar todos ou parte dos seus passageiros ou cargas com destino ao estrangeiro.

Fica também entendido que nenhum navio será considerado como ocupado no tráfego entre dois portos de uma das Altas Partes Contratantes meramente pelo facto de conduzir de um para outro desses portos passageiros munidos de bilhetes directos, ou mercadorias consignadas em conhecimentos directos para ou de algum lugar fora dos territórios daquele Estado.

ARTIGO 6.º

A nacionalidade dos navios será comprovada em conformidade com as leis do Estado a que o navio pertence.

Os navios de uma das Partes Contratantes não poderão ser nacionalizados pela outra sem uma declaração de renúncia de bandeira passada pela autoridade do Estado a que os mesmos navios pertençam, tendo-se em consideração que no caso de venda judicial tal declaração não é exigida pela legislação alemã, mas é exigida pela legislação portuguesa.

Os certificados de arqueação passados por uma das Altas Partes Contratantes serão válidos no território da outra Parte para o efeito de determinar a capacidade dos navios, sem que seja necessário proceder à revisão da tonelagem.

ARTIGO 7.º

Aos navios de uma das Altas Partes Contratantes que por motivo de temporal ou de sinistro sejam forçados a refugiar-se num porto da outra Parte será permitido proceder no mesmo porto às reparações, servindo-se para esse efeito de todos os meios necessários, a fazer-se ao mar sem serem obrigados a pagar direitos de qualquer espécie, salvo aqueles que nas mesmas circunstâncias fôsssem devidos pelos navios da nação mais favorável.

No caso, porém, em que o comandante do navio em reparação se veja na necessidade de dispor de uma parte da carga para prover às despesas, será obrigado a sujeitar-se às prescrições e tarifas em vigor no lugar da arribada.

ARTIGO 8.º

Quando algum navio de uma das Altas Partes Contratantes seja vítima de naufrágio, de avaria ou outro sinis-

d) auf die Auswanderung und die Beförderung von Auswanderern;

e) auf den Verkehr zwischen den Häfen der Gebiete jedes vertragschliessenden Teils einschliesslich der Kolonien, Schutzgebiete und Besitzungen. Dieser Verkehr richtet sich in Portugal nach den Gesetzen, die z. Zt. gelten oder in Zukunft in Kraft treten sollten;

f) auf die Ausübung der Fischerei in den Hoheitsgewässern der beiden vertragschliessenden Teile.

ARTIKEL 4

Mit Ausnahme des Falles in Buchstabe e) des Artikels 3 können ohne Rücksicht auf ihre Beschaffenheit und Herkunft alle Waren, deren Ein-, Aus- und Durchfuhr oder Einlagerung im Gebiete eines vertragschliessenden Teils erfolgen kann, wenn sie von heimischen Schiffen befördert werden, gleichfalls dorthin eingeführt von dort ausgeführt dort durchgeführt oder eingelagert werden, wenn sie von Schiffen des anderen Teiles befördert werden.

ARTIKEL 5

Die deutschen und die portugiesischen Schiffe können von einem zum anderen Hafen eines vertragschliessenden Teils fahren, um dort ganz oder teilweise ihre Fahrgäste auszuschiffen oder aus dem Auslande mitgebrachte Ladung zu löschen oder um dort ganz oder teilweise ihre Fahrgäste einzuschiffen oder für das Ausland bestimmte Ladung aufzunehmen.

Es besteht ferner Einverständnis, dass ein Schiff nicht als zwischen zwei Häfen eines vertragschliessenden Teils verkehrend gilt, nur weil es von dem einen Hafen zum anderen Fahrgäste oder Waren befördert, deren Fahrtausweise oder Konnossemente auf einen ausserhalb des betreffenden Staatsgebiets gelegenen Platz lauten oder von einem solchen Platz ausgestellt sind.

ARTIKEL 6

Die Nationalität der Schiffe wird nach den Gesetzen des Staates bestimmt, dem sie angehören.

Die Schiffe eines vertragschliessenden Teils dürfen im anderen nur dann nationalisiert werden, wenn sie eine von der Behörde des Staates, dem sie angehören, ausgestellte Erklärung über den Wegfall des Rechtes der Flaggenführung beibringen; hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Erklärung im Falle eines gerichtlichen Verkaufes zwar nicht von der deutschen, wohl aber von der portugiesischen Gesetzgebung gefordert wird.

Die von einem vertragschliessenden Teil ausgestellten Messbriefe werden auch in den Gebieten des anderen Teiles als gültig anerkannt. Einer Nachprüfung der Tonnenzahl, um den Fassungsraum der Schiffe zu bestimmen, bedarf es nicht.

ARTIKEL 7

Die Schiffe eines vertragschliessenden Teils, die durch einen Sturm oder eine Havarie gezwungen sein sollten, in einem Hafen des anderen Teiles Zuflucht zu suchen, können dort ihre Ausbesserung vornehmen, sich aller hierfür erforderlichen Mittel bedienen und wieder in See gehen, ohne irgendwelche andere Gebühren entrichten zu müssen als solche, die unter gleichen Umständen von den Schiffen der meistbegünstigten Nation zu entrichten wären.

Wenn der Kapitän des auszubessernden Schiffes genötigt sein sollte, zur Bestreitung der Kosten einen Teil der Ladung zu veräussern, hat er sich nach den im Zufluchtsort geltenden Tarifen und Vorschriften zu richten.

ARTIKEL 8

Bei Schiffbruch, Havarie oder einem anderen Seeunfall eines Schiffes eines vertragschliessenden Teils an

tro marítimo nas costas ou no território da outra Parte, será ministrada aos náufragos toda a espécie de assistência e facilidades.

ARTIGO 9.º

Os súbditos de cada uma das Partes Contratantes poderão livremente utilizar no território da outra, nas mesmas condições e mediante o pagamento das mesmas taxas exigíveis dos nacionais, as estradas e outros lugares de passagem, os canais, comportas, barcas, lanchas, pontes fixas e giratórias, portos e lugares de desembarque, sinais e fogos indicadores das águas navegáveis, serviços de pilotagem, guindastes, balanças públicas, armazéns e locais para salvamento e armazenagem de carga dos navios e outros objectos, sempre que os ditos locais ou instituições sejam destinados ao serviço do público, e quer sejam administrados pelo Estado quer por particulares.

Ressalvadas as prescrições dos regulamentos especiais sobre faróis e farolins ou sobre pilotagem, somente serão cobradas taxas no caso de terem sido realmente utilizados os sobreditos estabelecimentos ou instituições.

ARTIGO 10.º

As medidas de protecção estipuladas para os vinhos do «Pôrto» e da «Madeira» no artigo 6.º do Acôrdo assinado em Lisboa em 20 de Março de 1926 serão extensivas aos vinhos «Moscatel de Setúbal», «Carcavelos» e «Estremadura» quando sejam originários das regiões delimitadas pela legislação portuguesa e sejam expedidos pelos portos de Lisboa ou de Setúbal (este último só para o «Moscatel de Setúbal»).

Fica entendido que as medidas de protecção estipuladas para a importação daqueles vinhos são igualmente applicáveis à exposição para venda, à venda e à circulação no Império Alemão, incluindo os portos francos, e bem assim à exportação.

ARTIGO 11.º

O presente Acôrdo Adicional será ratificado e entrará em vigor dez dias depois da troca das ratificações, a qual terá lugar em Berlim. Os dois Governos applicá-lo-ão, contudo, a título provisório, desde 23 de Abril de 1935.

A denúncia poderá efectuar-se em qualquer altura e por qualquer das Partes Contratantes com pre-aviso de um mês.

Feito em dois exemplares, nas línguas portuguesa e alemã, ambos com igual valor, em Lisboa, aos 13 de Abril de 1935.

Aníbal de Mesquita Guimarães.
Baron Hoyningen-Huene.

Acôrdo referente aos pagamentos das dividas comerciais

O Govêrno Português e o Govêrno Alemão acordaram nas disposições seguintes:

ARTIGO 1.º

Para os efeitos do presente Acôrdo entendem-se por mercadorias portuguesas aquelas que são produzidas em Portugal e ilhas adjacentes ou que ali tenham sofrido uma laboração importante, e bem assim as mercadorias originárias das colónias portuguesas ou que ali tenham sofrido uma laboração importante e cujo valor seja pagável a uma entidade oficial, particular ou comerciante residente em Portugal ou ilhas adjacentes.

Por mercadorias alemãs entendem-se unicamente aquelas que são produzidas na Alemanha ou que ali tenham sofrido uma laboração importante.

den Küsten oder auf dem Gebiete des anderen Teils soll den Schiffbrüchigen jede Hilfe und Erleichterung zuteil werden.

ARTIKEL 9

Die Angehörigen jedes vertragschliessenden Teils können zu den gleichen Bedingungen und gegen Entrichtung der gleichen Gebühren wie die eigenen Angehörigen die Strassen und anderen Durchgangsstellen, die Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Drehbrücken, Häfen und Landungsstellen, die Signale und Signalfeuer der schiffbaren Gewässer, die Lotsendienste, öffentlichen Krane und Waagen, Lagerhäuser und Einrichtungen für die Bergung und Einlagerung von Schiffsladungen und anderen Gegenständen benutzen, sofern diese Anlagen und Einrichtungen für den öffentlichen Gebrauch bestimmt sind, gleichviel ob sie vom Staat oder von Privaten verwaltet werden.

Mit Ausnahme der Sonderbestimmungen für Leuchttürme, Leuchtfeuer und den Lotsendienst werden keine Gebühren erhoben, sofern diese Anlagen und Einrichtungen nicht tatsächlich benutzt worden sind.

ARTIKEL 10

Die für Portwein und Madeira in Artikel 6 des am 20 März 1926 in Lissabon unterzeichneten Abkommens vereinbarten Schutzbestimmungen werden auf Weine Muskatell von Setubal, Carcavelos und Estremadura ausgedehnt, wenn diese aus dem von der portugiesischen Gesetzgebung bezeichneten Gebiet stammen und über die Häfen von Lissabon oder Setubal (letzterer nur bei Muskatell von Setubal) mit Ursprungszeugnissen der zuständigen Behörden ausgeführt werden. Es besteht Einverständnis, dass die für die Einfuhr dieser Weine vereinbarten Schutzbestimmungen auch für Feilhalten, den Verkauf und den sonstigen Verkehr innerhalb des Deutschen Reichs, einschliesslich der Freihäfen, sowie für die Ausfuhr gelten.

ARTIKEL 11

Dieses Zusatzabkommen soll ratifiziert werden, es tritt 10 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden, der in Berlin erfolgen soll, in Kraft. Die beiden Regierungen werden es jedoch vom 23 April 1935 an vorläufig anwenden.

Das Zusatzabkommen kann von jedem der vertragschlies senden Teile jederzeit mit einer Frist von einem Monat gekündigt werden.

So geschehen in zweifacher Ausfertigung in deutscher und in portugiesischer Sprache, die beide massgebend sind.

Lissabon, den 13 April 1935.

Baron Hoyningen-Huene.
Aníbal de Mesquita Guimarães.

Abkommen über Zahlungen im Warenverkehr

Die Deutsche und die Portugiesische Regierung haben sich über folgende Bestimmungen geeinigt:

ARTIKEL 1

Portugiesische Waren im Sinne dieses Abkommens sind Waren, die in Portugal oder den anliegenden Inseln erzeugt sind oder dort eine wesentliche Bearbeitung erfahren haben, ferner Waren, die in den portugiesischen Kolonien erzeugt sind oder dort eine wesentliche Bearbeitung erfahren haben und deren Kaufpreis an eine in Portugal oder den anliegenden Inseln ansässige Person oder Firma zu zahlen ist.

Deutsche Waren sind nur solche Waren, die in Deutschland erzeugt sind oder dort eine wesentliche Bearbeitung erfahren haben.