

todos os cursos de Engenharia, excepto Engenharia Militar, competindo à Academia Militar ministrar o ensino das cadeiras em atraso;

- c) Continuam na Academia Militar os actuais 3.º e 4.º anos dos cursos de Engenharia Militar para o Exército e para a Força Aérea;
- d) Os actuais 1.º e 2.º anos dos cursos de Engenharia da Academia Militar seguem os planos de estudo fixados para o Instituto Superior Técnico, com as mesmas designações e programas das respectivas cadeiras.

O Ministro do Exército, *Horácio José de Sá Viana Rebelo*. — O Ministro da Educação Nacional, *José Veiga Simão*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Serviços Centrais

Decreto n.º 103/71

de 25 de Março

Considerando a necessidade existente em prestar uma assistência consular mais efectiva aos portugueses residentes nos departamentos limítrofes de Paris;

Tendo em vista o disposto no artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 47 331, de 23 de Novembro de 1966, e a lista dos distritos consulares portugueses no estrangeiro constantes da Portaria n.º 23 232, de 20 de Fevereiro de 1968;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É criado um consulado de 2.ª classe em Versalhes.

Marcello Caetano — João Augusto Dias Rosas — Rui Manuel de Medeiros d'Espiney Patricio.

Promulgado em 12 de Março de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto-Lei n.º 104/71

de 25 de Março

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

Artigo único. É aprovado, para ratificação, o Tratado entre a República Portuguesa e a República Federal da Alemanha sobre a Utilização de Águas e Portos Portugueses pelo N/N *Otto Hahn*, assinado em Bona em 29 de Janeiro de 1971, cujos textos em português e alemão vão anexos ao presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano — Rui Manuel de Medeiros d'Espiney Patricio.*

Promulgado em 10 de Março de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Tratado entre a República Portuguesa e a República Federal da Alemanha sobre a Utilização de Águas e Portos Portugueses pelo N/N «Otto Hahn».

A República Portuguesa e a República Federal da Alemanha, no desejo de fomentarem, no interesse mútuo, o aproveitamento pacífico da energia nuclear na marinha mercante convieram no seguinte:

ARTIGO 1

Para os fins do presente Tratado, entendem-se por:

- a) «Águas portuguesas» — a faixa de mar ao longo das costas portuguesas, numa largura de 12 (doze) milhas náuticas, medidas a partir da linha de base, como se encontra definida nos termos da Convenção sobre Mar Territorial e Zona Contígua, de Genebra, 1958;
- b) «Convenção da Salvaguarda» — a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960;
- c) «Conferência» — a Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960;
- d) «Convenção de Bruxelas» — a Convenção sobre a Responsabilidade dos Armadores de Navios Nucleares que, em 25 de Maio de 1962, foi apresentada para assinatura em Bruxelas;
- e) «Navio» — navio nuclear N/N *Otto Hahn*.

ARTIGO 2

1) Cada entrada em águas portuguesas e cada escala em portos portugueses e sua utilização pelo navio estão sujeitas a prévia autorização do Governo Português.

2) O armador do navio é a Companhia de Utilização de Energia Nuclear nas Construções Navais e Navegação, Lda, de Hamburgo (Gesellschaft für Kerneuergeleverwertung in Schiffbau und Schifffahrt m. b. H., Hamburg), que neste Tratado será designada por «armador».

3) Se houver mudança de armador, o Governo da República Federal da Alemanha notificará imediatamente o Governo Português.

ARTIGO 3

Se o presente Tratado não determinar expressamente o contrário, as visitas a águas e portos portugueses pelo navio obedecerão aos princípios e procedimentos estabelecidos no capítulo VIII da Convenção da Salvaguarda e no anexo C da Acta Final da Conferência.

ARTIGO 4

1) O armador deverá requerer a permissão para a utilização do ancoradouro ou ancoradouros ou do porto ou portos que o navio deseja visitar.

2) Ao Governo Português cabe definir o ancoradouro ou ancoradouros ou o porto ou portos que poderão ser visitados, determinando além disso as autoridades competentes para a fixação e verificação do cumprimento das normas a aplicar em cada caso, tanto na navegação como nas manobras e estadia em cada ancoradouro ou porto, bem como a fiscalização especial a exercer nos termos da regra 11 do capítulo VIII da Convenção da Salvaguarda.

ARTIGO 5

1) O armador apresentará a documentação de segurança e o manual de condução da instalação nuclear do navio, de acordo com as disposições das regras 7 e 8

do capítulo VIII da Convenção da Salvaguarda e com as recomendações do anexo C da Acta Final da Conferência.

2) Após a apreciação da documentação de segurança e de se ter recebido requerimento do armador, conforme se estipula no artigo 4 deste Tratado, o Governo Português notificará o Governo da República Federal da Alemanha de qual o ancoradouro ou ancoradouros ou porto ou portos que o navio poderá demandar e utilizar durante a visita requerida, em conformidade com o presente Tratado e com as demais condições que lhe forem fixadas.

ARTIGO 6

1) O Governo Português elaborará as normas adequadas a cada caso que possibilitarão ao navio demandar e permanecer no ancoradouro ou ancoradouros ou porto ou portos autorizados para cada visita.

2) Cabe ao capitão do navio controlar a entrada a bordo do navio. Regras especiais relativas às visitas ao navio serão elaboradas pelo respectivo capitão, de acordo com as autoridades portuguesas competentes.

3) O capitão do navio terá de obedecer às regras locais desde que estas não vão contra o estipulado na documentação de segurança e no manual de condução da instalação nuclear. Além disso, o capitão do navio obedecerá às ordens das autoridades locais competentes, desde que aquelas, na opinião daquele capitão, não ponham em risco a segurança da instalação nuclear. Caso, por este risco, julgue não poder acatá-las, deverá informar imediatamente as autoridades competentes do Governo Português.

As autoridades portuguesas competentes zelam pelo cumprimento das suas normas e ordens e poderão exigir a imediata saída do navio de águas ou portos portugueses, no caso de não cumprimento.

4) O capitão do navio informará imediatamente as autoridades locais de qualquer acontecimento que preveja possa vir a prolongar a estadia autorizada para o navio.

ARTIGO 7

Logo que o navio entre em águas ou portos portugueses, as autoridades portuguesas competentes têm direito de acesso normal ao navio. Ser-lhes-á também facultado exame dos diários de máquinas e do manual de condução da instalação nuclear, de modo a poderem julgar se o navio tem sido e está sendo conduzido de acordo com esse manual e de modo a satisfazer a regra 11 do capítulo VIII da Convenção da Salvaguarda e as recomendações do anexo C da Acta Final da Conferência.

ARTIGO 8

O armador tomará todas as providências necessárias para que se não faça, enquanto o navio estiver em águas ou portos portugueses, qualquer evacuação de produtos ou resíduos radioactivos, a menos que as autoridades portuguesas competentes tenham para isso dado prévia autorização expressa.

ARTIGO 9

1) Só poderão ser incumbidas da manutenção, de reparações ou serviços na instalação nuclear, em águas ou portos portugueses, as pessoas que tenham sido expressamente autorizadas, em cada caso, como contratantes adequados, para a execução de tais trabalhos pelas autoridades portuguesas competentes.

2) As autoridades portuguesas competentes deverão ser previamente informadas de cada trabalho de manutenção,

reparação ou serviço na instalação nuclear que se pretenda efectuar em águas ou portos portugueses. Quaisquer reparações de importância especial ou que possam prolongar a duração que tinha sido fixada para a estadia do navio em águas ou portos portugueses, ou afectar as possibilidades de o navio se deslocar pelos seus próprios meios, só poderão ser efectuadas depois de expressamente autorizadas, em cada caso, pelas autoridades portuguesas competentes.

ARTIGO 10

No caso de se produzir qualquer acidente susceptível de criar perigo na vizinhança do navio, enquanto este se encontra em águas ou portos portugueses, ou delas se aproxime, o capitão do navio deve avisar imediatamente as autoridades portuguesas competentes, nos termos da regra 12 do capítulo VIII da Convenção da Salvaguarda.

ARTIGO 11

1) Se, no entender das autoridades portuguesas competentes, existir perigo grave e iminente para a vizinhança do navio enquanto este se encontra em águas ou portos portugueses ou se aproxime delas, o capitão do navio terá de obedecer às instruções daquelas autoridades.

2) Se, por razões de segurança, não puder obedecer àquelas instruções, deverá informar imediatamente as autoridades competentes do Governo Português. Em todos os casos, as autoridades portuguesas competentes têm o direito de proibir ao navio a entrada em águas portuguesas ou a continuação da sua estadia nessas águas.

ARTIGO 12

1) No caso de o navio encalhar, enxurrar ou afundar-se em águas ou portos portugueses, as autoridades portuguesas competentes têm o direito de tomar, a expensas do armador, todas as medidas, em seu entender necessárias, para evitar um dano nuclear iminente, a menos que as medidas, aprovadas pelas autoridades portuguesas, sejam levadas a efeito pelo armador ou pelo Governo da República Federal da Alemanha.

2) O Governo da República Federal da Alemanha prestará gratuitamente para esse fim, a pedido do Governo da República Portuguesa, toda a assistência possível em pessoal e material.

3) O disposto neste Tratado em nada afectará os direitos das autoridades portuguesas em matéria de remoção de obstáculos à navegação e navios naufragados.

ARTIGO 13

Nos casos não previstos neste Tratado, o Governo da República Portuguesa reserva-se o direito de tomar, depois de consultado o capitão do navio, todas as medidas necessárias à garantia da segurança do navio e da sua vizinhança.

ARTIGO 14

No presente Tratado, os conceitos de «armador», «combustível nuclear», «produto ou resíduo radioactivo», «dano nuclear» e «acidente nuclear» terão os significados definidos no artigo 1, n.ºs 4, 5, 6, 7 e 8, da Convenção de Bruxelas.

ARTIGO 15

A responsabilidade por dano nuclear, motivado por um acidente nuclear em que estejam implicados o combus-

tível nuclear do navio ou os produtos ou resíduos radioactivos produzidos no navio, será regulada pelo artigo II, pelo n.º 1 do artigo III, pelos artigos IV e VIII e pelos n.ºs 1 e 2 do artigo X da Convenção de Bruxelas, bem como pelos artigos seguintes do presente Tratado, sob a condição, no entanto, de o limite de responsabilidade, referido no n.º 1 do artigo III da Convenção de Bruxelas, ser de DM 400 000 000.

ARTIGO 16

1) O direito à reivindicação da indemnização prevista no artigo 15 do presente Tratado caduca se a respectiva acção não for intentada nos dez anos seguintes a contar da data do acidente nuclear.

2) Quando um dano nuclear é motivado por combustíveis nucleares ou por produtos ou resíduos radioactivos que tenham sido furtados, perdidos, lançados de bordo ou abandonados, o prazo referido no parágrafo 1) do presente artigo é calculado a partir da data do acidente nuclear que motivou o dano nuclear, mas esse prazo não pode em qualquer caso ser superior a vinte anos, contados a partir da data daquele furto, perda, lançamento ou abandono.

3) Sem que em qualquer caso possam ser excedidos os prazos definidos nos parágrafos 1) e 2) do presente artigo, é estabelecido um prazo de prescrição de cinco anos para o direito à reivindicação da indemnização, a contar da data em que a pessoa que fizer uma reivindicação por dano nuclear, teve ou deveria razoavelmente ter tido conhecimento do dano que sofreu e da pessoa que é por ele responsável.

4) Toda a pessoa que declare ter sofrido um dano nuclear e que tenha intentado uma acção de reparação no prazo aplicável nos termos do presente artigo pode modificar o seu pedido com fundamento no agravamento do dano, mesmo depois de decorrido aquele prazo, enquanto não for proferido um julgamento definitivo.

ARTIGO 17

A República Federal da Alemanha assegurará a satisfação das reivindicações de indemnização por danos nucleares que, de acordo com o presente Tratado, tenham sido julgadas válidas contra o armador, fornecendo as quantias necessárias até um montante máximo de DM 400 000 000, na medida em que as quantias disponíveis, provenientes de seguro ou de outras garantias financeiras, não venham a ser suficientes para a satisfação das indemnizações devidas.

ARTIGO 18

As disposições de direito interno ou internacional sobre limitação de responsabilidade do armador não podem ser aplicadas a reivindicações feitas nos termos do presente Tratado.

ARTIGO 19

1) Todo o julgamento definitivo pronunciado por tribunal português competente, nos termos do n.º 1 do artigo X da Convenção de Bruxelas, em virtude de acidente nuclear motivado pelo navio, será reconhecido no território da República Federal da Alemanha.

2) Esse reconhecimento só poderá ser recusado se:

- a) O julgamento for obtido fraudulentamente, ou
- b) Ao armador não tiver sido facultado apresentar a sua defesa.

3) O mérito da causa sobre que recaiu o julgamento não poderá ser objecto da nova apreciação judicial.

4) Todo o julgamento definitivo de um tribunal português que for reconhecido e cuja execução for requerida pela forma prevista pelas leis da República Federal da Alemanha será executório, como se se tratasse de um julgamento de um tribunal da República Federal da Alemanha.

ARTIGO 20

Os artigos 15 a 19 do presente Tratado valem para danos nucleares ocorridos nas águas portuguesas ou em território português se o acidente nuclear tiver ocorrido:

- a) Dentro das águas portuguesas ou do território português, ou
- b) Fora das águas portuguesas numa viagem para ou de um porto português ou para ou de águas portuguesas.

ARTIGO 21

Se pela entrada em vigor de um acordo internacional multilateral ou pela legislação nacional de uma das partes contratantes forem regulados assuntos já regulados no presente Tratado, as partes contratantes iniciarão oportunamente negociações para a revisão do presente Tratado.

ARTIGO 22

1) Sem prejuízo das disposições dos n.ºs 1 e 2 do artigo X da Convenção de Bruxelas, todo o diferendo entre as partes contratantes, respeitante à interpretação e aplicação do presente Tratado, que não possa ser regulado por negociações é submetido a arbitragem, a pedido de uma delas.

2) O tribunal arbitral será constituído, para cada caso, nomeando cada uma das partes contratantes um dos árbitros, os quais designarão, de comum acordo, um outro árbitro, que deverá ser cidadão de um terceiro país e que será nomeado conjuntamente pelos Governos das duas partes contratantes; os árbitros escolhidos pelas partes deverão ser nomeados no prazo de dois meses e o árbitro de desempate no prazo de três meses, a contar da data em que uma das partes contratantes tenha notificado a outra de que deseja submeter o diferendo a tribunal arbitral.

3) No caso de os prazos fixados no parágrafo 2) não serem cumpridos, cada uma das partes contratantes poderá, na falta de qualquer outro acordo, solicitar ao presidente do Tribunal Internacional de Justiça que proceda às necessárias nomeações. No entanto, se esta entidade tiver a nacionalidade de qualquer das partes contratantes, ou se estiver impedida por qualquer outro motivo, caberá ao seu substituto fazer as nomeações referidas. No caso de o substituto também ter a nacionalidade de uma das partes contratantes ou também estar impedido por qualquer outro motivo, as nomeações caberão ao membro do mesmo tribunal que se siga na hierarquia e que não tenha a nacionalidade de qualquer das partes contratantes.

4) O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos. As suas decisões serão obrigatórias. A cada uma das partes contratantes caberão as despesas do respectivo árbitro, bem como da respectiva representação no processo apresentado ao tribunal arbitral. Ambas as partes contratantes contribuirão em partes iguais para as despesas do árbitro de desempate e, bem assim, das demais despesas. O tri-

bunal arbitral, porém, poderá regular de modo diferente a forma de satisfazer as despesas. Ao tribunal arbitral caberá regular o processo.

ARTIGO 23

As disposições deste Tratado não afectam os direitos, reivindicações e pontos de vista das partes contratantes quanto à limitação do mar territorial e à sua competência no alto mar.

ARTIGO 24

O presente Tratado valerá também para o «Land» Berlim, a menos que o Governo da República Federal da Alemanha se manifeste em sentido contrário junto do Governo da República Portuguesa, dentro dos três meses após a entrada em vigor do presente Tratado.

ARTIGO 25

1) O presente Tratado carece de ratificação; os instrumentos de ratificação deverão ser trocados o mais breve possível na cidade de Lisboa.

2) O presente Tratado entrará em vigor na data da troca dos instrumentos de ratificação.

ARTIGO 26

O presente Tratado expira cinco anos após a sua entrada em vigor, prorrogando-se tácitamente por períodos sucessivos de um ano, a não ser que uma das partes contratantes se pronuncie contra essa prorrogação o mais tardar seis meses antes da expiração do presente Tratado.

Em fé do que os plenipotenciários firmaram o presente Tratado.

Feito em Bona, aos 29 de Janeiro de 1971, em dois exemplares originais, cada um em idioma português e em idioma alemão, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pela República Portuguesa:

Manuel Homem de Mello.

Pela República Federal da Alemanha:

Paul Frank.

Vertrag zwischen der Portugiesischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland über die Benutzung Portugiesischer Gewässer und Häfen durch N. S. «Otto Hahn».

Die Portugiesische Republik und Die Bundesrepublik Deutschland, in dem Wunsche, im beiderseitigen Interesse die friedliche Nutzung der Kernenergie in der Handelsschifffahrt zu fördern, Sind Wie Folgt Übereinkommen:

ARTIKEL 1

In diesem Vertrag bedeuten die nachfolgenden Begriffe:

- a) «Portugiesische Gewässer» — die Wasserfläche entlang den portugiesischen Küsten in einer Breite von zwölf Seemeilen, gemessen von der Basislinie, wie sie nach dem Genfer Übereinkommen von 1958 über das Küstenmeer und die Anschließzone ermittelt wird;
- b) «Schiffssicherheitsvertrag» — das Internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;

- c) «Konferenz» — die Internationale Konferenz von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;
- d) «Brüsseler Übereinkommen» — das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen, das am 25. Mai 1962 in Brüssel zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;
- e) «Schiff» — das Reaktor-Schiff N. S. «Otto Hahn».

ARTIKEL 2

1) Jedes Anlaufen portugiesischer Gewässer, jeder Aufenthalt in portugiesischen Häfen und deren Benutzung durch das Schiff bedürfen der vorherigen Zustimmung der portugiesischen Regierung.

2) Inhaber des Schiffes ist die «Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt m.b.H., Hamburg», die in diesem Vertrag als «Inhaber» bezeichnet wird.

3) Falls sich der Inhaber des Schiffes ändert, wird die Regierung der Bundesrepublik Deutschland die Portugiesische Regierung unverzüglich unterrichten.

ARTIKEL 3

Soweit nicht in diesem Vertrag ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, unterliegen die Besuche in portugiesischen Gewässern und Häfen durch das Schiff den Grundsätzen und Verfahren, wie sie in Kapitel VIII des Schiffssicherheitsvertrages und in Anlage C der Schlußakte der Konferenz niedergelegt sind.

ARTIKEL 4

1) Der Inhaber wird die Erlaubnis zur Benutzung des oder der Ankerplätze oder des oder der Häfen beantragen, die das Schiff zu besuchen beabsichtigt.

2) Die Portugiesische Regierung bestimmt den oder die Ankerplätze oder den oder die Häfen, die angelaufen werden dürfen. Sie bestimmt weiterhin die zuständigen Behörden, welche die in jedem Fall für Fahrt, Manöver und Aufenthalt des Schiffes an jedem Ankerplatz oder Hafen anzuwendenden Bestimmungen erlassen und ihre Erfüllung überprüfen; sie legt ferner fest, welche Behörden für die gemäß Kapitel VIII, Regel 11 des Schiffssicherheitsvertrages vorzunehmenden besonderen Kontrollen zuständig sind.

ARTIKEL 5

1) Der Inhaber wird den Sicherheitsbericht und die Bedienungsanweisung für die Kernenergieanlage des Schiffes gemäß den Vorschriften des Kapitels VIII, Regel 7 und 8 des Schiffssicherheitsvertrages und den Empfehlungen von Anlage C der Schlußakte der Konferenz vorlegen.

2) Die Portugiesische Regierung unterrichtet die Regierung der Bundesrepublik Deutschland nach Prüfung des Sicherheitsberichts und nach Eingang des Antrages des Inhabers gemäß Artikel 4 dieses Vertrages, welchen Ankerplatz oder welche Ankerplätze oder welchen Hafen oder welche Häfen das Schiff während des beantragten Besuchs in Übereinstimmung mit diesem Vertrag und den weiter zu vereinbarenden Bedingungen anlaufen und benutzen darf.

ARTIKEL 6

1) Die Portugiesische Regierung wird jeweils die entsprechenden Bestimmungen erlassen, die dem Schiff das Anlaufen und den Aufenthalt an dem für jeden Besuch

zugelassenen Ankerplatz oder Ankerplätzen oder Hafen oder Häfen ermöglichen.

2) Die Kontrolle des Zutritts zu dem Schiff obliegt dem Kapitän. Besondere Regeln, die sich auf den Besuch des Schiffs beziehen, werden von dem Kapitän im Einvernehmen mit den zuständigen portugiesischen Behörden erlassen.

3) Der Kapitän des Schiffes hat die örtlichen Vorschriften zu beachten, soweit diese nicht in Widerspruch zum Sicherheitsbericht und der Bedienungsanweisung für die Kernenergieanlage stehen. Der Kapitän des Schiffes hat ferner den Weisungen der zuständigen örtlichen Behörden zu folgen, sofern diese Weisungen nicht nach seiner Auffassung die Sicherheit der Kernenergieanlage gefährden. Falls er ihnen aus diesem Grunde nicht folgen kann, hat er die zuständigen Stellen der Portugiesischen Regierung unverzüglich zu unterrichten. Die zuständigen portugiesischen Behörden überwachen die Erfüllung ihrer Bestimmungen und Weisungen und können im Falle der Nichterfüllung das unverzügliche Verlassen der portugiesischen Gewässer oder Häfen durch das Schiff verlangen.

4) Der Kapitän des Schiffes wird die örtlichen Behörden unverzüglich über jedes Ereignis unterrichten, das die genehmigte Liegezeit des Schiffes verlängern könnte.

ARTIKEL 7

Sofort nach dem Einlaufen des Schiffs in portugiesische Gewässer haben die zuständigen portugiesischen Behörden das Recht auf normalen Zugang zum Schiff. Sie erhalten ferner Zugang zu den Maschinentagebüchern und der Bedienungsanweisung für die Kernenergieanlage, um ihnen die Beurteilung zu ermöglichen, ob das Schiff in Übereinstimmung mit der Bedienungsanweisung betrieben worden ist und betrieben wird, sowie zum Zwecke der besonderen Kontrollen gemäß Kapitel VIII, Regel 11 des Schiffssicherheitsvertrages und den Empfehlungen von Anlage C der Schlußakte der Konferenz.

ARTIKEL 8

Der Inhaber trifft alle notwendigen Vorkehrungen, um während des Aufenthaltes des Schiffes in portugiesischen Gewässern oder Häfen das Ablassen radioaktiver Erzeugnisse oder Abfälle zu verhindern, sofern nicht die zuständigen portugiesischen Behörden einem Ablassen radioaktiver Erzeugnisse oder Abfälle ausdrücklich vorher zugestimmt haben.

ARTIKEL 9

1) Es dürfen nur solche Auftragnehmer mit der Wartung, mit Reparaturen oder mit Dienstleistungen an der Kernenergieanlage in portugiesischen Gewässern oder Häfen beauftragt werden, die zur Durchführung dieser Tätigkeiten geeignet sind und die die zuständigen portugiesischen Behörden in jedem Einzelfall ausdrücklich zur Leistung dieser Dienste zugelassen haben.

2) Die zuständigen portugiesischen Behörden müssen von jeder derartigen Wartung, Reparatur oder Dienstleistung an der Kernenergieanlage, die in portugiesischen Gewässern oder Häfen vorgenommen werden soll, unterrichtet werden. Reparaturen von besonderer Bedeutung oder solche, die die vereinbarte Liegezeit des Schiffes verlängern, oder die Fähigkeit des Schiffes, aus eigener Kraft zu fahren, beeinflussen, bedürfen in jedem Fall einer ausdrücklichen Genehmigung der zuständigen portugiesischen Behörden.

ARTIKEL 10

Ereignet sich ein die Umgebung möglicherweise gefährdender Unfall, während sich das Schiff in portugiesischen Gewässern oder Häfen befindet oder diese ansteuert, so hat der Kapitän des Schiffes den zuständigen portugiesischen Behörden sofort einen Bericht nach Kapitel VIII, Regel 12 des Schiffssicherheitsvertrages zu erstatten.

ARTIKEL 11

1) Wenn nach der Auffassung der zuständigen portugiesischen Behörden eine unmittelbar drohende, ernste Gefahr für die Umgebung des Schiffes vorhanden ist, während es sich in portugiesischen Gewässern oder Häfen befindet oder diese ansteuert, hat der Kapitän des Schiffes den Weisungen dieser Behörden zu folgen.

2) Falls er diesen Weisungen aus Sicherheitsgründen nicht folgen kann, hat er die zuständigen Stellen der portugiesischen Regierung unverzüglich zu unterrichten. Die zuständigen portugiesischen Behörden haben in allen Fällen das Recht, dem Schiff das Einlaufen in portugiesische Gewässer oder den weiteren Aufenthalt in diesen Gewässern zu untersagen.

ARTIKEL 12

1) Falls das Schiff in portugiesischen Gewässern oder Häfen strandet, aufläuft oder untergeht, können die zuständigen portugiesischen Behörden die nach ihrer Auffassung zur Vermeidung eines drohenden nuklearen Schadens notwendigen Maßnahmen auf Kosten des Inhabers treffen, wenn und insoweit diese von den portugiesischen Behörden genehmigten Maßnahmen nicht vom Inhaber oder der Regierung der Bundesrepublik Deutschland getroffen werden.

2) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird auf Wunsch der portugiesischen Regierung kostenlos jede ihr mögliche personelle und sachliche Hilfe dazu leisten.

3) Die Befugnisse der portugiesischen Behörden betreffend die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen und Wracken bleiben unberührt.

ARTIKEL 13

In den Fällen, die dieser Vertrag nicht vorsieht, behält sich die portugiesische Regierung das Recht vor, nach Abstimmung mit dem Kapitän des Schiffes Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffes und seiner Umgebung zu treffen.

ARTIKEL 14

In diesem Vertrag haben die Begriffe «Inhaber», «Kernbrennstoff», «radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle», «nuklearer Schaden» und «nukleares Ereignis» die gleiche Bedeutung wie in Artikel 1 Nummer 4, 5, 6, 7, und 8 des Brüsseler Übereinkommens.

ARTIKEL 15

Die Haftung für einen nuklearen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist, das auf Kernbrennstoffe des Schiffes oder auf radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle, die auf dem Schiff erzeugt wurden, zurückzuführen ist, richtet sich nach den Artikeln II, III Absatz 1, IV, VIII und X Absatz 1 und 2 des Brüsseler Übereinkommens sowie den folgenden Artikeln dieses

Vertrages, jedoch mit der Maßgabe, daß die in Artikel III Absatz 1 des Brüsseler Übereinkommens erwähnte Haftung auf DM 400 Millionen (in Worten: vierhundert Millionen) beschränkt wird.

ARTIKEL 16

1) Schadensersatzansprüche gemäß Artikel 15 dieses Vertrages erlöschen, wenn nicht binnen zehn Jahren nach dem nuklearen Ereignis Klage erhoben wird.

2) Ist ein nuklearer Schaden durch Kernbrennstoffe oder durch radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle verursacht worden, die gestohlen, verloren oder über Bord geworfen worden sind oder deren Besitz aufgegeben worden ist, so wird die in Absatz 1 bestimmte Frist vom Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses, das den nuklearen Schaden verursacht hat, an berechnet; die Frist läuft jedoch spätestens zwanzig Jahre nach dem Diebstahl, dem Verlust, dem Überbordwerfen oder der Besitzaufgabe ab.

3) Sofern die in den Absätzen 1 und 2 bestimmte Frist nicht überschritten wird, gilt für den Schadensersatzanspruch eine Verjährungsfrist von fünf Jahren von dem Zeitpunkt an, zu dem die Person, die Ansprüche wegen eines nuklearen Schadens erhebt, von dem Schaden und von der Person des Haftpflichtigen Kenntnis erlangt hat oder zumutbarerweise hätte haben müssen.

4) Eine Person, die behauptet, einen nuklearen Schaden erlitten zu haben und innerhalb der nach diesem Artikel maßgebenden Frist eine Schadensersatzklage erhoben hat, kann ihre Klage wegen einer Vergrößerung des Schadens auch nach Ablauf dieser Frist erweitern, solange noch kein rechtskräftiges Urteil ergangen ist.

ARTIKEL 17

Die Bundesrepublik Deutschland stellt die Erfüllung der Schadensersatzansprüche für nukleare Schäden, die gemäß diesem Vertrag gegen den Inhaber geltend gemacht werden, sicher, indem sie die notwendigen Mittel bis zu einem Höchstbetrag von DM 400 Millionen (in Worten: vierhundert Millionen) bereitstellt, soweit die Mittel, die aus Versicherungen oder sonstigen finanziellen Sicherheiten verfügbar sind, zur Erfüllung der Schadensersatzansprüche nicht ausreichen.

ARTIKEL 18

Vorschriften des nationalen oder internationalen Rechts über die Beschränkung der Reederhaftung sind auf Ansprüche nach diesem Vertrag nicht anzuwenden.

ARTIKEL 19

1) Jedes rechtskräftige Urteil eines portugiesischen Gerichts, das aufgrund eines nuklearen Ereignisses ergangen ist, welches durch das Schiff verursacht worden ist, wird in der Bundesrepublik Deutschland anerkannt, wenn das portugiesische Gericht nach Artikel x Absatz 1 des Brüsseler Übereinkommens zuständig war.

2) Die Anerkennung darf nur versagt werden, wenn

- a) Die gerichtliche Entscheidung durch betrügerische Machenschaften erlangt worden ist oder
- b) Dem Inhaber keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung seiner Sache vor Gericht gegeben worden ist.

3) Die Begründetheit des dem Urteil zu Grunde liegenden Anspruchs unterliegt keiner weiteren gerichtlichen Nachprüfung.

4) Wird die Vollstreckung einer anerkannten rechtskräftigen gerichtlichen portugiesischen Entscheidung nach den gesetzlichen Förmlichkeiten der Bundesrepublik Deutschland beantragt, so ist die Entscheidung in gleicher Weise zu vollstrecken, als handelte es sich um die Entscheidung eines deutschen Gerichts.

ARTIKEL 20

Die Artikel 15 bis 19 dieses Vertrages gelten für nukleare Schäden, die innerhalb der portugiesischen Gewässer oder innerhalb des portugiesischen Hoheitsgebietes eintreten, wenn das nukleare Ereignis

- a) Innerhalb portugiesischer Gewässer oder innerhalb portugiesischen Hoheitsgebietes oder
- b) Außerhalb portugiesischer Gewässer auf einer Fahrt zu oder von einem portugiesischen Hafen oder zu oder aus portugiesischen Gewässern eingetreten ist.

ARTIKEL 21

Werden durch das Inkrafttreten eines mehrseitigen internationalen Abkommens oder durch die nationale Gesetzgebung einer der Vertragsparteien Angelegenheiten geregelt, die in diesem Vertrag geregelt worden sind, so werden die Vertragsparteien rechtzeitig Verhandlungen zur Überprüfung des Vertrages aufnehmen.

ARTIKEL 22

1) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel x Absatz 1 und 2 des Brüsseler Übereinkommens wird jede Streitigkeit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrages, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, auf Antrag einer der Parteien einem Schiedsverfahren unterworfen.

2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Streitigkeit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderem Grunde verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennungen vornehmen. Besitzt auch der Vertreter die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist auch er verhindert, so soll das im Range nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofes, das nicht die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt, die Ernennungen vornehmen.

4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Das Schiedsgericht kann eine andere Kostenregelung treffen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

ARTIKEL 23

Die Bestimmungen dieses Vertrages berühren nicht die Rechte, Ansprüche und Rechtsansichten der Vertragsparteien hinsichtlich der Begrenzung des Küstenmeeres und hinsichtlich ihrer Zuständigkeit auf der Hohen See.

ARTIKEL 24

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Portugiesischen Republik innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

ARTIKEL 25

1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sollen sobald wie möglich in Lissabon ausgetauscht werden.

2) Dieser Vertrag tritt am Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ARTIKEL 26

Der Vertrag endet fünf Jahre nach Inkrafttreten, er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein weiteres Jahr, sofern nicht eine der Vertragsparteien der Verlängerung spätestens sechs Monate vor Vertragsablauf widerspricht.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterschrieben.

Geschehen zu Bonn am 29 Januar 1971 in zwei Urschriften, jede in portugiesischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Portugiesische Republik:

Manuel Homem de Mello.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Paul Frank.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA
SECRETARIA DE ESTADO DO COMÉRCIO
Comissão de Coordenação Económica
Declaração

Para os devidos efeitos se declara que, por despachos do Secretário de Estado da Agricultura e do Subsecretário de Estado do Comércio, respectivamente, de 10 e 16 de Fevereiro findo, foi prorrogado o prazo de vigência fixado no despacho de 7 de Abril de 1967, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 20 do mesmo mês, relativo às dotações de fomento e demais estímulos financeiros com vista à produção de bovinos leiteiros e a que se referem especialmente os despachos de 20 de Junho de 1967, 9 de Março de 1968 e 23 de Agosto de 1968, publicados, respectivamente, no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 4 de Julho de 1967, 9 de Março e 2 de Setembro de 1968.

Comissão de Coordenação Económica, 8 de Março de 1971. — O Presidente, *Henrique de Carvalho Costa*.