Quarta-feira 26 de Abril de 1933 — I Série — Número 92

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — $60

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

ASSINATURAS

As 3 séries	Ano 240$	Semestre	130$
A 1.ª série	» 90$	»	48$
A 2.ª série	» 80$	»	43$
A 3.ª série	» 80$	»	43$

Avulso: Número de duas páginas $30; de mais de duas páginas $30 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

Direcção Geral da Imprensa Nacional de Lisboa

AVISO

Para os devidos efeitos se comunica que, por ordem superior, não serão aceites originais destinados ao «Diário do Govêrno» que não tragam aposta a ordem para a publicação devidamente assinada, devendo ser autenticada a assinatura pelo respectivo sêlo em branco.

SUMÁRIO

Ministério da Marinha:

Decreto-lei n.º 22:481 — Proíbe a concorrência entre navios portugueses que façam tráfego entre portos nacionais e tráfego de importação e exportação que interesse à economia nacional — Cria os conselhos de tarifas.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

Portaria n.º 7:566 — Determina que se façam, para efeitos de direcção técnica, vários agrupamentos de juntas autónomas de portos.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

3.ª Repartição

Decreto-lei n.º 22:481

As emprêsas de navegação nacionais não têm em geral condições para sustentar concorrência de tarifas. A experiência tem efectivamente mostrado como os fretes e passagens estabelecidos ao desbarato, em regime de descontos e bónus, tem arrastado a exploração para receitas que nem sequer cobrem a depreciação do material. Foi essa uma das razões que levaram o Govêrno a criar o conselho arbitral para as linhas de África, com a função essencial de manter em nível comum as tarifas de fretes e passagens dos navios portugueses que fazem o tráfego com Angola e Moçambique.

Nota-se agora também situação anormal nos fretes das emprêsas que exploram o tráfego entre o continente e as ilhas adjacentes, visto estas abandonarem por vezes o uso de quaisquer tabelas, apesar do prejuízo grande que daí resulta para as receitas de exploração e da anarquia que tal sistema de concorrência provoca no custo dos produtos importados e exportados das ilhas adjacentes.

Nas carreiras do norte da Europa, os navios portugueses fazem concorrência uns aos outros no tráfego para portos do continente, quando, na realidade, o interêsse comum parece aconselhar uniformidade de tarifas e rateio de cargas, segundo critério julgado equitativo.

Há em todos estes casos saídas desregradas, com o resultado de acumulação prejudicial de navios nos portos de escala.

A continuarmos em exploração tam desordenada é para recear que nenhuma emprêsa se possa manter, apesar do regime de exclusivo do tráfego sob a bandeira nacional, que em certos casos existe, e da protecção, por via aduaneira, sôbre a carga embarcada nos nossos navios, e dos subsídios prescritos na lei para uma parte da navegação.

Impõe-se, por isso, nestas condições, que o Estado promova a constituïção e regular funcionamento de conselhos de tarifas, por forma a eliminar ou a atenuar, na medida do possível, os inconvenientes que se estão verificando na livre concorrência.

Usando da faculdade concedida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É proïbida a concorrência entre navios portugueses que façam tráfego entre portos nacionais e tráfego de importação e exportação interessando à economia nacional.

§ único. São, no entanto, permitidas diferenças de tarifas:

a) Entre veleiros e navios de propulsão mecânica;

b) Entre navios de passageiros e navios de carga.

Art. 2.º Para os fins expressos no artigo 1.º serão criados conselhos de tarifas constituídos pelos proprietários ou armadores ou afretadores de navios explorando um mesmo tráfego, sob a presidência de indivíduo escolhido de comum acôrdo entre as emprêsas e o Govêrno.

§ 1.º Na falta de acôrdo será o presidente nomeado pelo Ministério da Marinha sob proposta da Direcção da Marinha Mercante.

§ 2.º Os comissários do Govêrno, havendo-os, farão também parte dos conselhos, se estes funcionarem nos locais dos escritórios onde os comissários exercem a sua habitual fiscalização.

§ 3.º Poderá haver assistentes técnicos — sem voto — em número não superior a dois por cada emprêsa e por parte do Estado.

§ 4.º Podem os proprietários, armadores e afretadores fazer-se representar nos conselhos por indivíduo munido de procuração suficiente para tal fim, pertencente ou não aos corpos gerentes.

§ 5.º Os afretadores terão a sua representação limitada ao tempo em que dura o afretamento.

Art. 3.º São desde já criados os seguintes conselhos de tarifas:

a) Para a cabotagem no continente;
b) Para as ilhas adjacentes;
c) Para o norte da Europa;
d) Para as colónias de África.

§ único. As emprêsas de navegação fazendo parte de determinado conselho de tarifas podem delegar no respectivo presidente a sua representação noutro conselho, sujeitando-se, nesse caso, para todos os efeitos, às deliberações que ali forem tomadas em harmonia com o presente decreto.

Art. 4.º Em caso de necessidade, os conselhos de tarifas criarão filiais nos portos nacionais que lhes interessam, constituídas pelas respectivas agências.

Art. 5.º Os conselhos de tarifas devem funcionar com metade e mais um dos seus membros, pelo menos. Se a reünião convocada se não puder realizar por falta de número, será convocada outra para vinte e quatro horas depois, que funcionará com qualquer número.

Art. 6.º As deliberações dos conselhos de tarifas serão tomadas por maioria.

§ 1.º Das decisões dos conselhos cabe recurso para o Ministério da Marinha.

§ 2.º O recurso tem efeito suspensivo.

§ 3.º Quaisquer deliberações, ainda que obtidas por unanimidade de votos, ficam dependentes de aprovação oficial se a lei assim o determinar de modo expresso.

Art. 7.º Nas sessões de cada conselho:

O presidente tem voto de qualidade;

A presença do representante de uma das emprêsas é suficiente para quaisquer votações, desde que esteja presente a maioria de vogais do conselho, sem prejuízo do disposto no artigo 5.º;

Na falta dos comissários do Govêrno, havendo-os, o presidente, sendo funcionário do Estado, faz uso do respectivo voto;

Independentemente de quaisquer preceitos estatutários, o voto ou assinatura do representante de emprêsa junto do conselho, quer êsse representante provenha ou não dos corpos gerentes, obriga para todos os efeitos a mesma emprêsa.

Art. 8.º Das reüniões dos conselhos de tarifas e das suas filiais serão elaboradas actas, que serão remetidas à Direcção da Marinha Mercante.

§ 1.º A remessa das actas dos conselhos deve ser feita dentro do prazo de oito dias após cada sessão.

§ 2.º A remessa das actas das filiais será feita oito dias após a data da recepção das mesmas pelos conselhos respectivos.

Art. 9.º Quando não haja concorrência com estrangeiros, os conselhos de tarifas confeccionarão tabelas de fretes e de passagens — de acôrdo com os interêsses do armamento e da economia nacional — para serem submetidos à apreciação e aprovação da Direcção da Marinha Mercante. Quaisquer alterações às tabelas serão do mesmo modo sujeitas à sanção oficial.

§ 1.º Sôbre as tabelas de fretes e passagens oficialmente aprovadas não podem ser feitos descontos ou bónus, ou incidir quaisquer artifícios que determinem reduções directas ou indirectas, explícitas ou implícitas, no custo do transporte a favor de carregador ou de quem paga a passagem.

§ 2.º Só são permitidas percentagens a agentes que angariem fretes ou passagens desde que tais agentes se achem matriculados como comerciantes. As percentagens não podem exceder 5 por cento sôbre o frete ou passagem.

Art. 10.º Os fretes devem ser liquidados a pronto no local do embarque ou no de destino contra entrega dos conhecimentos.

§ 1.º Havendo dificuldade de transferências de dinheiro do pôrto de destino para o pôrto de armamento, as emprêsas de navegação receberão o pagamento de fretes em moeda ou do pôrto de armamento ou do pôrto de destino. No primeiro caso podem as emprêsas acordar em prazo de liquidação até noventa dias contados a partir da data do conhecimento, devendo êste ser entregue em troca de letra aceite pelo carregador. No segundo caso o pagamento é feito a pronto contra entrega dos conhecimentos.

§ 2.º Maiores concessões de prazo, sem que a importância do frete vença juro além dos noventa dias, serão consideradas reduções de frete para efeitos do artigo 9.º

Art. 11.º Havendo concorrência com estrangeiros, os agentes locais das emprêsas de navegação nacionais, ou estas directamente, acordarão entre si, quanto possível, fretes que não representem concorrência entre navios portugueses.

§ único. Os fretamentos de navios completos ficam exceptuados do disposto neste artigo.

Art. 12.º Os actuais contratos ou acordos sôbre fretes e passagens devem ser submetidos ao visto da Direcção da Marinha Mercante. Futuros compromissos do mesmo género só poderão ser tomados e só terão validade jurídica sob prévia aprovação do conselho de tarifas e da Direcção da Marinha Mercante.

§ 1.º Os contratos ou acordos sem prazo determinado caducarão no dia 30 de Junho de 1933.

§ 2.º A prorrogação dos actuais contratos ou acordos depende de aprovação do conselho de tarifas respectivo e da Direcção da Marinha Mercante.

Art. 13.º Os conselhos de tarifas devem ainda acordar nos itinerários, escalas e datas de saída e chegada dos navios de passageiros. Na falta de acôrdo poderá o Ministério da Marinha, ouvida a Direcção da Marinha Mercante, decretar as prescrições que houver por convenientes.

Art. 14.º Os conselhos poderão ainda determinar os portos em que cada emprêsa poderá realizar operações de carga e descarga em harmonia com as possibilidades de tráfego nesses portos, conveniências de exploração, possibilidades de armamento e necessidades de economia nacional. Devem ainda os conselhos evitar, quanto possível, dois ou mais navios à carga nos portos de escala.

Art. 15.º As despesas com pessoal e material feitas por cada conselho serão divididas proporcionalmente, segundo o cociente da tonelagem de carga manifestada no tráfego que interessa ao conselho, pelo número de viagens efectuadas por cada navio.

§ único. Não se podendo apurar para um dado navio a tonelagem de carga manifestada, será o cociente a que se refere o presente artigo substituído por uma e meia vezes a tonelagem bruta.

Art. 16.º Os conselhos de tarifas elaborarão regulamentos privativos, que entrarão em vigor depois de aprovados pelo Ministério da Marinha.

Art. 17.º Os regulamentos conterão sanções a aplicar às emprêsas que não honrarem as decisões tomadas pelos conselhos de tarifas.

§ 1.º No caso de navios fretados as emprêsas proprietárias não são responsáveis pelas infracções ao presente decreto. As sanções incidirão apenas sôbre os afretadores.

§ 2.º O processo de cada infracção é organizado e julgado pelo conselho e dêle pode haver recurso para a Direcção Geral da Marinha. Neste último caso as multas poderão ser agravadas até o dôbro, correndo por conta da emprêsa infractora todas as despesas que o processo ocasionar à Direcção Geral da Marinha, ou por conta das emprêsas se se apurar que não houve infracção.

Art. 18.º Independentemente de quaisquer sanções regulamentares a emprêsa que cometa infracções ao disposto no presente decreto perde, nas viagens respectivas, direito a subsídios — sob qualquer título ou justificação —, a prémios ou bónus previstos na legislação em vigor.

§ único. O processo de cancelamento de subsídio, prémio ou bónus será instaurado pela Direcção da Marinha Mercante e submetido a despacho ministerial depois de prévia audiência da emprêsa.

Art. 19.º Qualquer conselho de tarifas pode ser dissolvido pelo Govêrno, sob proposta da Direcção Geral da Marinha, quando se reconheça que êle não corresponde aos fins para que foi criado.

§ único. Até a organização de outro conselho, serão as suas funções exercidas pela Direcção da Marinha Mercante, ou, no caso de haver comissários do Govêrno, por uma comissão de que êsses comissários façam parte, presidida pelo director da marinha mercante.

Art. 20.º O conselho arbitral criado por decreto n.º 20:700, de 31 de Dezembro de 1931, passará a ser regido pelo disposto no presente decreto e pelas disposições da legislação anterior que não sejam contrárias ao preceituado no presente diploma.

Art. 21.º Êste decreto entra em vigor no dia 1 de Maio e será aplicado, a título experimental, até 31 de Dezembro de 1933. No entanto, após esta última data, ficará a sua aplicação (definitiva) dependente de resolução do Conselho de Ministros tornada pública no *Diário do Govêrno*.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 26 de Abril de 1933.— António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarãis — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos

Repartição de Portos

Portaria n.º 7:566

Considerando que alguns dos portos, pela sua pouca importância ou pela deminuta receita, não justificam ou não podem suportar os encargos resultantes de um engenheiro director privativo;

Atendendo a que, em certas circunstâncias, o agrupamento de portos sob uma mesma direcção técnica tem vantagens;

Tendo em vista o que propõe a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, em virtude da autorização concedida pelo artigo 11.º do decreto n.º 22:302, de 14 de Março último, que se façam os seguintes agrupamentos de juntas autónomas de portos, para efeito de direcção técnica:

1.º Juntas Autónomas: das obras do pôrto e barra de Viana do Castelo e do Rio Lima; do pôrto de pesca da Póvoa de Varzim e das obras do pôrto e barra de Vila do Conde e do Rio Ave. Sede da direcção em Viana do Castelo;

2.º Juntas Autónomas: do pôrto comercial de Lagos e do pôrto de Portimão. Sede da direcção em Portimão;

3.º Juntas Autónomas: do pôrto comum de Faro-Olhão, do pôrto e barra de Tavira e do pôrto comercial de Vila Real de Santo António. Sede da direcção em Faro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Abril de 1933.— O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Imprensa Nacional de Lisboa