



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 4\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS				
As três séries	Ano	1600\$	Semestre	850\$
A 1.ª série	»	600\$	»	350\$
A 2.ª série	»	600\$	»	350\$
A 3.ª série	»	600\$	»	350\$
Apêndices — anual, 600\$				
Preço avulso — por página, \$50				
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio				

O preço dos anúncios é de 17\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

SUPLEMENTO

IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA

AVISO

Para conhecimento dos Ex.^{mos} Assinantes se comunica que a Imprensa Nacional-Casa da Moeda só poderá atender reclamações sobre faltas de entrega do «Diário do Governo» e seus suplementos quando sejam apresentadas dentro de um mês, contado das datas do «Diário» e suplementos reclamados, tratando-se de assinantes do continente, e de três meses, contados de igual modo, tratando-se de assinantes das ilhas, ultramar e estrangeiro.

Decreto-Lei n.º 205-E/75:

Nacionaliza a companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, a contar de 15 de Abril de 1975.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E TECNOLOGIA

Decreto-Lei n.º 205-A/75

de 16 de Abril

Considerando a necessidade de prosseguir na via de concretização de uma política económica posta ao serviço das classes trabalhadoras e das camadas mais desfavorecidas da população portuguesa, em cumprimento do Programa do Movimento das Forças Armadas;

Considerando o carácter estratégico do sector dos combustíveis, base da produção industrial e dos transportes, e, portanto, de toda a actividade económica; o elevado montante dos investimentos nele previstos, e a sua forte relação com o espaço externo nos domínios da importação do petróleo bruto, da exportação de refinados e da tecnologia;

Considerando também as vantagens inerentes a uma empresa única no domínio da refinação e integrando as empresas nacionais da distribuição, nomeadamente para efeito de uma política unificada de compras; a capacidade resultante de uma dimensão e de uma organização adequadas para o diálogo no mercado petrolífero; a optimização dos projectos de expansão, alteração ou instalação; a racionalização da distribuição, e a harmonização da política comercial;

Considerando ainda as vantagens inerentes a um sistema de gestão integrada do ciclo petrolífero que

SUMÁRIO

Ministério da Indústria e Tecnologia:

Decreto-Lei n.º 205-A/75:

Declara nacionalizadas, a contar de 15 de Abril de 1975, as sociedades petrolíferas Sacor, Petrosul, Sonap e Cidla.

Ministério dos Transportes e Comunicações:

Decreto-Lei n.º 205-B/75:

Nacionaliza a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a contar de 15 de Abril de 1975.

Decreto-Lei n.º 205-C/75:

Nacionaliza a Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., a contar de 15 de Abril de 1975.

Decreto-Lei n.º 205-D/75:

Nacionaliza a Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., a contar de 15 de Abril de 1975.

abranja, além da refinação e da distribuição do petróleo, o transporte de ramas e de produtos refinados;

E, finalmente, devendo-se ter em conta relevante a natureza de pessoa colectiva de utilidade pública geral da Fundação Calouste Gulbenkian;

Nestes termos:

Usando dos poderes conferidos pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 3), da Lei Constitucional n.º 6/75, de 26 de Março, o Conselho de Ministros decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. São declaradas nacionalizadas, com eficácia a contar de 15 de Abril de 1975, as sociedades petrolíferas a seguir indicadas:

- a) A Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos em Portugal — Sacor, S. A. R. L.;
- b) A Petrosul — Sociedade Portuguesa da Refinação de Petróleos, S. A. R. L.;
- c) A Sociedade Nacional de Petróleos, S. A. R. L. — Sonap;
- d) A Cidla — Combustíveis Industriais e Domésticos, S. A. R. L.

2. São nacionalizadas as quotas da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, L.^{da}, Saponata, pertencentes a sociedades não mencionadas no número anterior e que reúnam os requisitos de nacionalidade portuguesa estabelecidos no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 46 312, de 28 de Abril de 1965.

3. As nacionalizações previstas nos n.ºs 1 e 2 deste artigo são feitas sem prejuízo dos direitos dos actuais titulares de acções e de quotas representativas do capital privado a serem indemnizados.

Art. 2.º O Estado pagará às entidades privadas titulares de acções e de quotas do capital das empresas nacionalizadas, contra entrega dos respectivos títulos, uma indemnização, a definir quanto ao montante, prazo e forma de pagamento, em diploma legal a publicar no prazo de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 3.º — 1. A universalidade dos bens, direitos e obrigações que integram o activo e o passivo das sociedades a que se refere o artigo 1.º, ou que se encontrem afectos à sua exploração, são transferidos para o Estado, integrados no património autónomo das respectivas empresas ou a elas igualmente afectos.

2. O disposto no número anterior constitui título comprovativo da transferência para todos os efeitos legais, incluindo os de registo, sendo, em caso de dúvida, título bastante a simples declaração feita pelas respectivas empresas e confirmada pela Direcção-Geral da Fazenda Pública de que os bens se incluem entre os referidos no n.º 1.

Art. 4.º — 1. As empresas nacionalizadas assumirão, em relação a todos os actos e contratos celebrados pelas sociedades referidas no artigo 1.º, a posição jurídica e contratual que estas detiverem à data do início da eficácia da nacionalização.

2. As empresas nacionalizadas assumirão igualmente a posição social que as empresas referidas no artigo 1.º detiverem nas sociedades em que sejam sócias à data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 5.º — 1. O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estiver ao serviço das em-

presas referidas no artigo 1.º transitará automaticamente para as empresas nacionalizadas.

2. Até entrar em vigor o regime a definir no estatuto a que se refere a alínea c) do artigo 14.º do presente decreto-lei, mantém-se a vigência da legislação aplicável ao trabalho prestado nas empresas referidas no artigo 1.º, bem como as convenções de trabalho às quais têm estado vinculadas aquelas sociedades e o seu pessoal.

Art. 6.º — 1. São dissolvidos os actuais órgãos sociais das sociedades nacionalizadas.

2. Por despacho do Primeiro-Ministro e mediante proposta do Ministro da Indústria e Tecnologia será nomeada uma comissão administrativa para cada uma das sociedades nacionalizadas, composta por três a cinco elementos de reconhecida competência em problemas do sector.

3. Consideram-se designados para as comissões administrativas os administradores por parte do Estado nas sociedades nacionalizadas.

4. As comissões administrativas exercerão funções até à designação dos titulares dos órgãos de gestão que venham a resultar da reestruturação das empresas nacionalizadas, prevista no artigo 13.º

Art. 7.º — 1. As comissões administrativas terão todos os poderes que, pela lei ou pelos estatutos das sociedades onde exerçam funções, pertenciam aos conselhos de administração ou de gerência, com excepção:

- a) Da faculdade de admissão, promoção, transferência, demissão ou alteração de remunerações ou quaisquer outras regalias dos trabalhadores;
- b) Da capacidade para a prática de actos que não estejam estritamente relacionados com as necessidades de gestão corrente das sociedades nacionalizadas.

2. A prática dos actos mencionados nas alíneas a) e b) do número anterior dependerá, em cada caso, de despacho de autorização do Ministro da Indústria e Tecnologia.

Art. 8.º As remunerações dos membros das comissões administrativas serão fixadas por despacho do Ministro da Indústria e Tecnologia, observados os limites estabelecidos no Decreto-Lei n.º 446/74, de 13 de Setembro, e constituem encargo das sociedades nacionalizadas.

Art. 9.º A responsabilidade perante terceiros decorrente dos actos de gestão praticados pelos membros das comissões administrativas será directa e exclusivamente assumida pelo Estado, perante o qual tais membros responderão pelos referidos actos.

Art. 10.º As comissões administrativas elaborarão, após o termo do seu mandato, relatório circunstanciado sobre a sua actividade para apreciação do Ministro da Indústria e Tecnologia.

Art. 11.º Os membros dos órgãos de administração e de fiscalização dissolvidos nos termos do presente diploma ficam obrigados a prestar às comissões administrativas as informações e esclarecimentos que se tornarem necessários para o normal exercício das suas funções, sob pena de incorrerem no crime de desobediência qualificada.

Art. 12.º O delegado do Governo junto da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, L.^{da}, Saponata,

deverá, no uso da faculdade conferida pelo artigo 10.º dos estatutos publicados no *Diário do Governo*, 3.ª série, de 23 de Junho de 1947, e logo após a publicação do presente diploma, requerer a convocação de uma assembleia geral extraordinária a que submeterá uma proposta de alteração do pacto social conducente a introduzir nele as necessárias harmonizações e, designadamente, a atribuir ao Estado um número de lugares nos órgãos sociais proporcionado à comparticipação adquirida por força do n.º 2 do artigo 1.º

Art. 13.º — 1. As empresas nacionalizadas serão reestruturadas por diploma a publicar no prazo de noventa dias, contados a partir da data da publicação deste decreto-lei.

2. Para a entidade ou entidades jurídico-económicas que vierem a resultar da reestruturação prevista no número anterior será transferida a titularidade das quotas nacionalizadas, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º

Art. 14.º — 1. A fim de preparar a reestruturação prevista no artigo anterior, constituir-se-á, no Ministério da Indústria e Tecnologia, uma comissão de reestruturação, que ficará incumbida de:

- a) Proceder aos estudos organizatórios, técnicos, económicos, financeiros e jurídicos indispensáveis, bem como realizar as diligências que se mostrarem convenientes;
- b) Estudar as bases da organização dos projectos e dos meios das empresas nacionalizadas, de modo a acautelar a eficiência e a eficácia do sistema de refinação e de distribuição nacionais;
- c) Realizar os estudos necessários para a elaboração de um estatuto unificado do pessoal e para a sua aplicação escalonada aos trabalhadores, tendo em conta a situação actual destes e a política global de salários e rendimentos definida pelo Governo;
- d) Estudar e propor as medidas legislativas ou de outra natureza requeridas pela execução útil das nacionalizações decretadas neste diploma.

2. Em ordem à unidade do planeamento e da gestão dos meios afectos ao sector dos petróleos, cumprirá à comissão de reestruturação coadjuvar os administradores por parte do Estado na Soponata, com respeito à reestruturação e reorganização do sector de transporte de petróleo bruto e de produtos refinados.

Art. 15.º — 1. A composição da comissão de reestruturação será aprovada em Conselho de Ministros, mediante proposta do Ministro da Indústria e Tecnologia.

2. As remunerações dos membros da comissão de reestruturação serão fixadas por despacho do Ministro da Indústria e Tecnologia, observados os limites estabelecidos no Decreto-Lei n.º 446/74, de 13 de Setembro.

3. A comissão de reestruturação poderá corresponder-se com quaisquer entidades públicas ou privadas e estabelecer com elas contactos que considerar necessários, ficando umas e outras obrigadas a fornecer-lhe as informações de que necessitar para o desempenho das suas funções.

4. Para o exercício das mesmas funções, a comissão de reestruturação poderá requisitar pessoal ao serviço das entidades do sector e o apoio dos meios materiais das sociedades nacionalizadas e será dotada com os meios financeiros necessários.

5. As despesas da comissão de reestruturação serão suportadas, rateadamente, pelas sociedades nacionalizadas, de acordo com os critérios fixados em despacho do Ministro da Indústria e Tecnologia.

Art. 16.º O presente diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Vasco dos Santos Gonçalves — Alvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — João Cardona Gomes Cravinho.*

Promulgado em 16 de Abril de 1975.

Publique-se.

O Presidente da República, FRANCISCO DA COSTA GOMES.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 205-B/75 de 16 de Abril

1. A importância estratégica dos caminhos de ferro, quer sob o ponto de vista económico, quer social, levou os governos, mesmo em épocas de acentuado liberalismo económico, a intervir na sua gestão.

Tal intervenção acentuou-se quando, perdido o monopólio de facto que os caminhos de ferro detinham em matéria de transportes, se intensificou a assistência financeira pública.

Aliás, as características essenciais da actual exploração ferroviária — operador único, elevados custos de exploração, exigência de volumosos capitais fixos, integração e concentração de serviços, o interesse social da exploração e a compensação dos custos daí resultantes — aconselham a sua nacionalização.

2. Previa o contrato de concessão firmado entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que no ano 2000 (fim do prazo de concessão) os accionistas seriam reembolsados pelo valor nominal das acções.

A posição actual, em termos de capital, corresponde à existência de somente 25,4 % na posse de particulares, representados por 5080 acções, no valor nominal de 1000\$ cada uma. Em contrapartida, os subsídios do Estado à exploração desde 1951 até 1973 montaram a mais de 5 500 000 contos e os subsídios totais, excluindo investimentos, somaram cerca de 7 400 000 contos.

Uma análise ulterior mais detalhada permitirá determinar com justeza as formas e o montante das indemnizações a fixar para o capital ainda pertencente ao domínio privado.

3. A nacionalização da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses insere-se no princípio consi-

nado no Programa do Governo Provisório de uma maior intervenção do Estado nos sectores básicos da vida económica, designadamente junto de actividades de interesse nacional, devendo a sua gestão ser assegurada com flexibilidade suficiente para salvaguardar o interesse colectivo e realizar os objectivos ditados pela vocação económica da ferrovia.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 3), da Lei Constitucional n.º 6/75, de 26 de Março, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses é declarada nacionalizada com eficácia a contar de 15 de Abril de 1975.

2. A nacionalização prevista no n.º 1 é feita sem prejuízo do direito dos actuais titulares de acções representativas de capital privado a serem indemnizados.

Art. 2.º O Estado pagará às entidades privadas titulares de acções do capital da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, contra a entrega dos respectivos títulos, uma indemnização a definir, quanto ao montante, prazo e forma de pagamento, em diploma legal a publicar no prazo de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 3.º — 1. A empresa nacionalizada será reestruturada e regida basicamente por estatuto a definir por diploma legal dentro de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

2. Até à promulgação do estatuto a que se refere o número anterior, a empresa será gerida por uma comissão administrativa, a nomear por despacho do Primeiro-Ministro, sob proposta do Ministro dos Transportes e Comunicações.

Art. 4.º — 1. A universalidade dos bens, direitos e obrigações que integram o activo e o passivo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou que se encontrem afectos à respectiva exploração são transferidos para o Estado, integrados no património autónomo da empresa resultante da nacionalização, ou a ele igualmente afectos.

2. O disposto no número anterior constitui título comprovativo da transferência, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo, sendo, em caso de dúvida, título bastante a simples declaração feita pela empresa e confirmada pela Direcção-Geral da Fazenda Pública de que os bens se incluem entre os referidos no n.º 1.

Art. 5.º — 1. A empresa nacionalizada assumirá, em relação a todos os actos praticados e contratos celebrados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a posição jurídica e contratual que esta detiver à data do início da eficácia da nacionalização.

2. A empresa nacionalizada assumirá igualmente a posição social que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses detiver em sociedades em que seja sócia à data do início da eficácia da nacionalização.

3. É transferido para a empresa nacionalizada o serviço de amortização e juros de obrigações emitidas pela concessionária.

4. Mantém-se em vigor, relativamente à empresa nacionalizada, as obrigações assumidas pelo Estado nos artigos 50.º, 52.º e 53.º do contrato de concessão, cujas bases foram aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 104/73, de 13 de Março.

Art. 6.º O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estiver ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses transitará automaticamente para a empresa nacionalizada.

Art. 7.º — 1. Enquanto não entrarem em vigor novos regulamentos e novas tarifas, mantém-se a vigência:

- a) Do Regulamento para a Política e Exploração dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 48 594, de 26 de Abril de 1968;
- b) Do Regulamento das Passagens de Nível, aprovado por despacho do Ministro das Comunicações de 2 de Outubro de 1957;
- c) Das tarifas;
- d) Dos regulamentos internos estabelecidos pela concessionária ao abrigo da legislação que lho consentia.

2. Até entrar em vigor o regime a definir no estatuto a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º do presente decreto-lei, mantém-se a vigência da legislação aplicável ao trabalho prestado na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, bem como o acordo colectivo de trabalho celebrado entre a mesma Companhia e os sindicatos representativos do pessoal, assumindo a empresa nacionalizada, nesse acordo, a posição que antes cabia à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Art. 8.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — Vasco dos Santos Gonçalves — Alvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — Alvaro Augusto Veiga de Oliveira.

Promulgado em 16 de Abril de 1975.

Publique-se.

O Presidente da República, FRANCISCO DA COSTA GOMES.

Decreto-Lei n.º 205-C/75

de 16 de Abril

1. A indústria dos transportes marítimos tem uma grande importância política, social e económica, e há já bastantes anos tem vindo a ser exercida sob *contrôle* dos grandes grupos monopolistas.

O transporte marítimo, do qual depende a quase totalidade do nosso comércio externo, tem servido, por isso mesmo, de terreno a uma luta surda entre grandes interesses económicos, reduzindo-se a acção supostamente coordenadora do Estado fascista a simples capa para vultosos financiamentos feitos a expensas dos dinheiros públicos.

Uma perfeita e total coordenação da nossa política económica em matéria de comércio externo exige a integração do sector dos transportes marítimos na planificação geral da referida política.

A Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., domina cerca de metade da actividade no sector da

marinha de comércio, quer pelo número de postos de trabalho, quer pelo volume de vendas, sendo controlada pelo grupo Cuf e servindo de base ao *contrôle* de múltiplas empresas, nomeadamente de estiva, tráfego, agências de navegação e viagens (empresas subsidiárias de navegação), etc.

A concretização de uma política visando defender os interesses nacionais e servir as classes trabalhadoras e as camadas da população mais desfavorecidas impõe a necessidade de se criarem e ou incrementarem novos tráfegos, só possíveis com a integração e planificação de todo o sector de transportes marítimos.

2. Com a recente nacionalização da banca, das companhias seguradoras e ainda da Tabaqueira, já prevista, o Estado ficará detentor de cerca de 40% do capital social da Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L.

O financiamento excede 1,7 milhões de contos, sendo cerca de 1,2 milhões de contos concedidos pelo Fundo de Renovação da Marinha Mercante e banca nacional e o restante obtido no mercado financeiro internacional com aval do Estado.

Tudo isto, em que sobressai a necessidade de reestruturação e planificação do sector, acrescido das novas exigências e perspectivas na área das relações diplomáticas e comerciais emergentes do processo revolucionário em curso, aconselha a nacionalização da Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L.

Uma análise a realizar a curto prazo permitirá determinar com justeza a forma e o montante das indemnizações a fixar para os detentores das acções respectivas do capital privado.

3. A nacionalização da Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., insere-se no princípio consignado no Programa do Movimento das Forças Armadas, de uma maior intervenção do Estado nos sectores básicos da vida económica, designadamente junto de actividades de interesse nacional, devendo a sua gestão ser assegurada com flexibilidade suficiente para salvaguardar o interesse colectivo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 3), da Lei Constitucional n.º 6/75, de 26 de Março, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. A Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., é declarada nacionalizada com eficácia a contar de 15 de Abril de 1975.

2. A nacionalização prevista no n.º 1 é feita sem prejuízo do direito dos actuais titulares de acções representativas de capital privado a serem indemnizados.

Art. 2.º O Estado pagará às entidades privadas titulares de acções do capital da Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., contra a entrega dos respectivos títulos, uma indemnização, a definir, quanto ao montante, prazo e forma de pagamento, em diploma legal, a publicar no prazo de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 3.º — 1. A empresa nacionalizada será reestruturada e regida basicamente por estatuto a definir

por diploma legal dentro de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

2. Até à promulgação do estatuto a que se refere o número anterior, a empresa será gerida por uma comissão administrativa a nomear por despacho do Primeiro-Ministro, sob proposta do Ministro dos Transportes e Comunicações.

Art. 4.º — 1. A universalidade dos bens, direitos e obrigações que integram o activo e o passivo da Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., são transferidos para o Estado, integrados no património autónomo da empresa resultante da nacionalização, ou a ele igualmente afectos.

2. O disposto no número anterior constitui título comprovativo da transferência, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo, sendo, em caso de dúvida, título bastante a simples declaração feita pela empresa e confirmada pela Direcção-Geral da Fazenda Pública de que os bens se incluem entre os referidos no n.º 1.

Art. 5.º — 1. A empresa nacionalizada assumirá em relação a todos os actos praticados e contratos celebrados pela Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., a posição jurídica e contratual que esta detiver à data do início da eficácia da nacionalização.

2. A empresa nacionalizada assumirá igualmente a posição social que a Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., detiver em sociedades em que seja sócia à data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 6.º O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estiver ao serviço da Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., transitará automaticamente para a empresa nacionalizada.

Art. 7.º — 1. Enquanto não entrarem em vigor novos regulamentos e novas taxas e tarifas, mantém-se o disposto nos diplomas legais e regulamentos internos vigentes, bem como as actuais taxas e tarifas.

2. Até entrar em vigor o regime a definir no estatuto a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º do presente decreto-lei, mantém-se a vigência da legislação aplicável ao trabalho prestado na Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L., bem como as convenções de trabalho celebradas, às quais tem estado vinculada a Companhia e o seu pessoal, assumindo a empresa nacionalizada as posições que antes cabiam à Companhia Nacional de Navegação, S. A. R. L.

Art. 8.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Vasco dos Santos Gonçalves — Alvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — Alvaro Augusto Veiga de Oliveira.*

Promulgado em 16 de Abril de 1975.

Publique-se.

O Presidente da República, FRANCISCO DA COSTA GOMES.

Decreto-Lei n.º 205-D/75

de 16 de Abril

1. A indústria dos transportes marítimos tem uma grande importância política, social e económica, e há já bastantes anos tem vindo a ser exercida sob *contrôle* dos grandes grupos monopolistas.

O transporte marítimo, do qual depende a quase totalidade do nosso comércio externo, tem servido, por isso mesmo, de terreno a uma luta surda entre grandes interesses económicos, reduzindo-se a acção supostamente coordenadora do Estado fascista a simples capa para vultosos financiamentos feitos a expensas dos dinheiros públicos.

Uma perfeita e total coordenação da nossa política económica em matéria de comércio externo exige a integração do sector dos transportes marítimos na planificação geral da referida política.

A Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., detém parte considerável da actividade no sector da marinha de comércio, quer pelo número de postos de trabalho, quer pelo volume de vendas, e serve de base ao *contrôle* de algumas empresas, nomeadamente de tráfego, estiva, reparação naval, outras empresas de navegação, etc.

A concretização de uma política visando defender os interesses nacionais e servir as classes trabalhadoras e as camadas da população mais desfavorecidas impõe a necessidade de se criarem e ou incrementarem novos tráfegos, só possíveis com a integração e planificação de todo o sector de transportes marítimos.

2. O apoio financeiro concedido pelo Estado à Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., quer através de avales e garantias para financiamentos externos (da ordem dos 800 milhares de contos), quer por intermédio de empréstimos concedidos pelo Fundo de Renovação da Marinha Mercante (superior a um milhão de contos) e pela banca nacionalizada (cerca de 300 mil contos) tornou a empresa completamente dependente, em termos financeiros, do sector público, sem viabilidade de recuperação enquanto se não reestruturar todo o sector dos transportes marítimos.

A nacionalização da banca e das companhias seguradoras veio colocar na posse do Estado mais de 75 % do capital social da empresa.

Tudo isto, em que sobressai a necessidade de reestruturação e planificação do sector, acrescido das novas exigências e perspectivas na área das relações diplomáticas e comerciais emergentes do processo revolucionário em curso, aconselha a nacionalização da Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L.

Uma análise a realizar a curto prazo permitirá determinar com justeza a forma e o montante das indemnizações a fixar para os detentores das acções respectivas do capital privado.

3. A nacionalização da Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., insere-se no princípio consignado no Programa do Movimento das Forças Armadas, de uma maior intervenção do Estado nos sectores básicos da vida económica, designadamente junto de actividades de interesse na-

cional, devendo a sua gestão ser assegurada com a flexibilidade suficiente para salvaguardar o interesse colectivo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 3), da Lei Constitucional n.º 6/75, de 26 de Março, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. A Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos S. A. R. L., é declarada nacionalizada com eficácia a contar de 15 de Abril de 1975.

2. A nacionalização prevista no n.º 1 é feita sem prejuízo do direito dos actuais titulares de acções representativas de capital privado a serem indemnizados.

Art. 2.º O Estado pagará às entidades privadas titulares de acções do capital da Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., contra a entrega dos respectivos títulos, uma indemnização a definir, quanto ao montante, prazo e forma de pagamento, em diploma legal a publicar no prazo de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 3.º — 1. A empresa nacionalizada será reestruturada e regida basicamente por estatuto a definir por diploma legal dentro de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

2. Até à promulgação do estatuto a que se refere o número anterior, a empresa será gerida por uma comissão administrativa, a nomear por despacho do Primeiro-Ministro, sob proposta do Ministro dos Transportes e Comunicações.

Art. 4.º — 1. A universalidade dos bens, direitos e obrigações que integram o activo e o passivo da Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., ou que se encontrem afectos à respectiva exploração, são transferidos para o Estado, integrados no património autónomo da empresa resultante da nacionalização, ou a ele igualmente afectos.

2. O disposto no número anterior constitui título comprovativo da transferência, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo, sendo, em caso de dúvida, título bastante a simples declaração feita pela empresa e confirmada pela Direcção-Geral da Fazenda Pública de que os bens se incluem entre os referidos no n.º 1.

Art. 5.º — 1. A empresa nacionalizada assumirá, em relação a todos os actos praticados e contratos celebrados pela Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., a posição jurídica e contratual que esta detiver à data do início da eficácia da nacionalização.

2. A empresa nacionalizada assumirá igualmente a posição social que a Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., detiver em sociedades de que seja sócia à data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 6.º O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estiver ao serviço da Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., transitará automaticamente para a empresa nacionalizada.

Art. 7.º — 1. Enquanto não entrarem em vigor novos regulamentos e novas taxas e tarifas, mantém-se o disposto nos diplomas legais e regulamentos internos vigentes, bem como as actuais taxas e tarifas.

2. Até entrar em vigor o regime a definir no estatuto a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º do presente decreto-lei, mantém-se a vigência da legislação aplicável ao trabalho prestado na Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L., bem como as convenções de trabalho celebradas, às quais tem estado vinculada a Companhia e o seu pessoal, assumindo a empresa nacionalizada as posições que antes cabiam à Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos, S. A. R. L.

Art. 8.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — Vasco dos Santos Gonçalves — Álvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — Álvaro Augusto Veiga de Oliveira.

Promulgado em 16 de Abril de 1975.

Publique-se.

O Presidente da República, FRANCISCO DA COSTA GOMES.

Decreto-Lei n.º 205-E/75

de 16 de Abril

1. O transporte aéreo possui um importante valor estratégico nos domínios político, comercial e turístico, sendo essa actividade normalmente exercida em regime de monopólio.

A companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., detém no país praticamente o exclusivo da concessão do transporte aéreo nacional, possuindo importante peso económico, quer pelo elevado volume de vendas, quer pelo número de empregos criados.

Por outro lado, a TAP integra diversos serviços — preparação de pessoal de voo, mecânica de precisão, veículo de relações comerciais e políticas em diversos pontos do Mundo — de capital importância.

Tudo isto, acrescido das novas realidades no campo das relações diplomáticas e comerciais decorrentes do processo revolucionário em curso, aconselha a nacionalização da empresa concessionária.

Poderá, assim, o Estado assumir o pleno *contrôle* deste sector, corrigir distorções graves ao nível orgânico, dimensionar em moldes novos e actantes as estruturas a criar, de modo a adaptar a política aérea portuguesa à nova conjuntura nacional e internacional do transporte aéreo.

2. O apoio financeiro concedido pelo Estado à companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., nomeadamente através da prestação de avales e garantias para financiamentos externos e vultosos empréstimos da banca, agora nacionalizada, tornou a empresa completamente dependente, em termos financeiros, do sector público.

É de salientar que a nacionalização da banca e das companhias seguradoras veio colocar na posse do Estado cerca de 65% do capital social da companhia.

Uma análise a efectuar a curto prazo permitirá determinar com justeza a forma e o montante das indemnizações a atribuir aos titulares das acções representativas de capital privado.

3. A nacionalização da companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., insere-se no princípio consignado no Programa do Movimento das Forças Armadas de uma maior intervenção do Estado nos sectores básicos da vida económica, designadamente junto de actividades de interesse nacional, devendo a sua gestão ser assegurada com flexibilidade suficiente para salvaguardar o interesse colectivo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 3), da Lei Constitucional n.º 6/75, de 26 de Março, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. A companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., é declarada nacionalizada com eficácia a contar de 15 de Abril de 1975.

2. A nacionalização prevista no n.º 1 é feita sem prejuízo do direito dos actuais titulares de acções representativas de capital privado a serem indemnizados.

Art. 2.º O Estado pagará às entidades privadas titulares de acções do capital da companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., contra a entrega dos respectivos títulos, uma indemnização a definir, quanto ao montante, prazo e forma de pagamento, em diploma legal a publicar no prazo de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

Art. 3.º — 1. A empresa nacionalizada será reestruturada e regida basicamente por estatuto a definir por diploma legal dentro de cento e oitenta dias a contar da data do início da eficácia da nacionalização.

2. Até à promulgação do estatuto a que se refere o número anterior, a empresa será gerida por uma comissão administrativa, a nomear por despacho do Primeiro-Ministro, sob proposta do Ministro dos Transportes e Comunicações.

Art. 4.º — 1. A universalidade dos bens, direitos e obrigações que integram o activo e o passivo da companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., ou que se encontrem afectos à respectiva exploração são transferidos para o Estado, integrados no património autónomo da empresa resultante da nacionalização, ou a ele igualmente afectos.

2. O disposto no número anterior constitui título comprovativo da transferência, para todos os efeitos legais, incluindo os de registo, sendo, em caso de dúvida, título bastante a simples declaração feita pela empresa e confirmada pela Direcção-Geral da Fazenda Pública de que os bens se incluem entre os referidos no n.º 1.

Art. 5.º — 1. A empresa nacionalizada assumirá, em relação a todos os actos praticados e contratos celebrados pela companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., a posição jurídica contractual que esta detiver à data do início da eficácia da nacionalização.

2. A empresa nacionalizada assumirá igualmente a posição social que a companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., detiver em sociedades em que seja sócia à data do início da eficácia da nacionalização.

3. É transferido para a empresa nacionalizada o serviço de amortizações e juros de obrigações emitidas pela concessionária.

Art. 6.º O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estiver ao serviço da companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., transitará automaticamente para a empresa nacionalizada.

Art. 7.º—1. Mantêm-se em vigor os regulamentos e tarifas até agora aplicados pela companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., até à promulgação de novos diplomas legais.

2. Até entrar em vigor o regime a definir no estatuto a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º do presente decreto-lei, mantêm-se a vigência da legislação aplicável ao trabalho prestado na companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L., bem como o acordo colectivo de trabalho celebrado entre a mesma companhia e os sindicatos representativos

do pessoal, assumindo a empresa nacionalizada, nesse acordo, a mesma posição que antes cabia à companhia dos Transportes Aéreos Portugueses, S. A. R. L.

Art. 8.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Vasco dos Santos Gonçalves — Alvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — Alvaro Augusto Veiga de Oliveira.*

Promulgado em 16 de Abril de 1975.

Publique-se.

O Presidente da República, FRANCISCO DA COSTA GOMES.