

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO

Casa da Moeda

Decreto-Lei n.º 134/72

de 28 de Abril

Entendeu o Governo que o 125.º aniversário da fundação do Banco de Portugal, ocorrido em Novembro do ano transacto, deve ficar assinalado com a emissão de uma moeda comemorativa.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.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 1.º É autorizado o Secretário de Estado do Tesouro a mandar proceder na Casa da Moeda à cunhagem de 500 000 moedas de prata, do toque de 650 milésimos, valor facial de 50\$, diâmetro de 34 mm e o peso de 18 g.

2. A moeda levará na superfície periférica da borda a inscrição «CXXV ANIVERSÁRIO DO BANCO DE PORTUGAL».

3. O anverso será constituído por uma árvore estilizada, com a legenda «BANCO DE PORTUGAL» e as datas «1846-1971», e o reverso pelas cinco quinas tendo por fundo uma estilização da esfera armilar, com a legenda «REPÚBLICA PORTUGUESA» e o valor «50\$00».

4. Esta moeda terá a tolerância de 5 milésimos para mais ou para menos, no toque e no peso.

Art. 2.º Ninguém poderá ser obrigado a receber em qualquer pagamento mais de 500\$ desta moeda.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano — João Augusto Dias Rosas.*

Promulgado em 19 de Abril de 1972, nos termos do § 2.º do artigo 80.º da Constituição.

Publique-se.

Pelo Presidente da República, MARCELLO CAETANO.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA MARINHA

Decreto-Lei n.º 135/72

de 28 de Abril

1. O Decreto-Lei n.º 47 148, de 13 de Agosto de 1966, reuniu diversa legislação sobre a marinha do comércio que se encontrava dispersa por vários diplomas e, principalmente, procedeu à sua actualização em variados aspectos, tendo em conta a evolução que se vinha verificando.

2. O certo, porém, é não terem sido inteiramente alcançados alguns dos objectivos visados por aquele diploma, não só em resultado da insuficiência de algumas das medidas estabelecidas, mas principalmente devido ao condicionalismo actual do sector dos transportes marítimos, em que nos últimos anos a inovação passou a constituir um factor primordial, em grau que dificilmente se encontrará em outros sectores da vida económica nacional. Haja em vista o crescente gigantismo dos petroleiros e graneleiros, que conduziu a custos de exploração que as unidades de menor porte não podem acompanhar e, ainda, o aparecimento e ampla difusão de navios adequados a um rápido desembarço nos portos e requerendo,

pela sua automatização, mais reduzida mão-de-obra, o que lhes proporciona um grau de competitividade consideravelmente mais elevado. Desta forma, só a criação de condições adequadas à efectiva renovação, em tempo oportuno, das frotas pode assegurar a existência de uma marinha de comércio portuguesa suficientemente apta a satisfazer os requisitos do nosso comércio marítimo e capaz de competir, como se torna cada vez mais indispensável, nos mercados internacionais.

3. Isto impõe, em primeiro lugar, a revisão dos esquemas de amortização dos navios, tendo em consideração o que nesta matéria vem sendo praticado nos países com que temos de competir e estabelecendo regras mais adequadas às condições específicas do sector, em particular no que se refere à referida evolução tecnológica e à diferenciação que lhe é correlativa. Assim, reconhece-se a conveniência de conceder uma maior flexibilidade ao ritmo das amortizações, prevendo o estabelecimento de taxas mínimas destinadas a assegurar, na medida do estritamente indispensável, a renovação das frotas, a par de taxas máximas fixadas nos termos e para os efeitos previstos no Código da Contribuição Industrial, proporcionando-se, dessa forma, às empresas a possibilidade de ajustarem o ritmo das amortizações às condições de competitividade dos mercados.

4. Paralelamente, reconhece-se indispensável levar mais longe a política prosseguida pelo Decreto-Lei n.º 47 148 no que respeita à constituição de fundos destinados a garantir a oportuna renovação das frotas, muito em especial no que respeita às empresas de navegação a quem caiba assegurar a satisfação de interesses fundamentais da Nação. Há que continuar a garantir que no activo dessas empresas seja mantido o grau de liquidez suficiente para a aquisição de novas unidades em tempo oportuno.

Por outro lado, não pode deixar-se de atender às necessidades de adoptar as providências aconselháveis para que a expansão, em tonelagem e em tecnologia, das frotas das referidas empresas possa processar-se no ritmo requerido pela missão que lhes cabe. Espera-se que as medidas determinadas neste diploma no que respeita à constituição de fundos para renovação e para expansão das frotas constituam um factor importante para se atingir esse objectivo.

5. Impõe-se, ainda, a adopção de medidas tendentes a incrementar o desenvolvimento das empresas de navegação, entre as quais se reconhece a necessidade de facilitar as concentrações, as fusões ou incorporações de modo a evitar os inconvenientes da dispersão de esforços, e a possibilitar as condições que lhes permitam realizar o indispensável progresso tecnológico, reforçar a capacidade, reduzir os gastos da exploração e suportar os encargos vultosos exigidos pela renovação e expansão das frotas. Importa, para tanto, suprimir, na medida do possível, os encargos normalmente resultantes das referidas operações, por meio de concessão de adequadas facilidades fiscais.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.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:

I

Empresas nacionais de navegação marítima

Artigo 1.º — 1. São consideradas nacionais as empresas de navegação constituídas em território português,