

2 chefes de conservação de 1. ^a classe, a	650\$00
4 chefes de conservação de 2. ^a classe, a	600\$00
1 mestre de oficinas	800\$00
1 fiel-ferramenteiro	500\$00

5) Laboratório Distrital:

1 director, médico (c)	1.200\$00
----------------------------------	-----------

Pessoal supranumerário em serviço, cujo lugar será extinto quando vagar:

1 apontador	600\$00
-----------------------	---------

Distrito da Horta

A) Quadro do pessoal de carteira:

1 chefe de secretaria (j)	2.250\$00
1 segundo-oficial	1.200\$00
2 terceiros-oficiais, a	900\$00
3 aspirantes, a	700\$00
6 escriturários de 2. ^a classe, a	600\$00
1 tesoureiro (b)	1.700\$00
1 proposto de tesoureiro	600\$00

B) Quadro geral:

1 contínuo	500\$00
1 porteiro	500\$00
3 condutores de automóvel (l), a	600\$00

C) Quadros especiais:

1) Estação Agrária:

1 agrónomo, director (c)	2.250\$00
3 regentes agrícolas (d), a	1.100\$00
2 práticos agrícolas, a	600\$00
3 capatazes agrícolas, a	550\$00

2) Intendência de Pecuária:

1 intendente de pecuária (c)	1.800\$00
1 ajudante de pecuária (d)	600\$00

3) Inspeção de Saúde:

1 inspector de saúde (c)	1.800\$00
4 delegados de saúde, a	400\$00
1 delegado de saúde, com funções de guarda-mor, na ilha do Corvo (m)	1.500\$00
1 delegado de saúde, com funções de guarda-mor, nas Lajens do Pico	400\$00
1 delegado de saúde, com funções de guarda-mor, em Santa Cruz das Flores	500\$00
1 fiscal do hospital de isolamento e do posto de desinfecção	600\$00
2 desinfetadores e enfermeiros ou enfermeiras, a	600\$00
1 patrão motorista e encarregado de máquinas do posto de desinfecção e do balneário	500\$00

4) Laboratório Distrital:

1 director, médico (c)	1.200\$00
1 químico analista (d)	1.200\$00
1 preparador	800\$00

Pessoal supranumerário em serviço, cujos lugares irão sendo extintos à medida que vagarem:

2 escriturários de 3. ^a classe, a	550\$00
--	---------

(a) O provimento dos novos lugares só se faz à medida que forem extintos dois dos lugares de terceiro-oficial e um de apontador.

(b) Inclui o abono para falhas.

(c) Tem direito ao aumento de ordenado de 400\$ por cada dez anos de bom e efectivo serviço prestado nos distritos autónomos, no exercício das mesmas funções.

(d) Tem direito ao aumento de ordenado de 250\$ por cada dez anos de bom e efectivo serviço prestado nos distritos autónomos, no exercício das mesmas funções.

(e) O regente agrícola que prestar serviço em Porto Santo tem direito à gratificação mensal de 300\$.

(f) Só será provido quando vagar o lugar de técnico automobilista.

(g) O provimento dos novos lugares de escriturários de 2.^a classe só se fará à medida que forem extintos dois lugares de apontador.

(h) Será provido pelo actual porteiro.

(i) Tem direito à gratificação mensal de 500\$ pela acumulação de diversos serviços de chefia.

(j) Enquanto o provimento do cargo se não efectuar, nos termos do artigo 78.º do Estatuto, o ordenado do chefe de secretaria será de 1.800\$.

(l) Aos motoristas destacados para os serviços da Estação Agrária e da Intendência de Pecuária compete, respectivamente, a guarda e conservação do parque de alfaias e o exercício das funções de fiel de armazém.

(m) Este ordenado compreende a retribuição como médico municipal.

Ministério do Interior, 9 de Setembro de 1948. — O Ministro do Interior, *Augusto Cancellata de Abreu*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Repartição do Gabinete

Decreto-Lei n.º 37:052

De há muito vem sendo solicitada, e sem dúvida justificadamente, a modificação do regime legal especial a que ficaram sujeitas a Companhia Nacional de Navegação e a Companhia Colonial de Navegação por força do disposto no Decreto n.º 20:700, de 31 de Dezembro de 1931.

Na realidade, mercê das medidas salutaras impostas por esse oportuno diploma e de outras circunstâncias favoráveis ocorridas posteriormente à sua promulgação, a situação dessas duas empresas modificou-se completamente de 1931 para cá, sendo agora, felizmente, bem diversa daquela em que, pela concorrência desregrada que entre si estabeleceram e pela má orientação administrativa que então as caracterizava, estiveram à beira de completa ruína, pondo em risco as comunicações marítimas entre a metrópole e as colónias sob bandeira portuguesa, cuja continuidade é manifestamente indispensável manter sempre.

Da transformação operada nas duas companhias e da criação da Junta Nacional da Marinha Mercante pelo Decreto-Lei n.º 29:962, de 9 de Outubro de 1939, resultou deixarem de ter actualidade ou aplicação muitas das disposições do Decreto n.º 20:700, cujos objectivos, aliás, foram amplamente ultrapassados. Mas não se justificaria a revogação pura e simples do regime estabelecido por esse decreto, posteriormente aplicado, quanto à obrigatoriedade da constituição do Fundo de aquisição de navios e à forma de distribuição dos lucros líquidos anuais, a outras empresas de navegação. Apesar da situação de inegável desafogo em que tem vivido nos últimos anos a quase totalidade da nossa marinha mercante de longo curso, o passado e as perspectivas futuras aconselham-nos a ser cautelosos, e por isso se julga preferível substituir o regime do Decreto n.º 20:700 por outro que, embora menos apertado, fixe as disposições gerais a que devem ou podem ficar sujeitas não apenas a Companhia Colonial de Navegação e a Companhia Nacional de Navegação, mas todas as empresas de navegação nacionais, principalmente as que tenham recorrido ao Fundo de renovação da marinha mercante, criado pelo Decreto-Lei n.º 35:876, de 24 de Setembro de 1946, e as que explorem carreiras reservadas à bandeira nacional e recebam subsídios do Estado, ainda que em graus diferentes.

Aproveita-se a oportunidade da publicação deste diploma para concretizar as condições a que devem satisfazer as empresas de navegação para serem consideradas nacionais, evitando assim que se repitam dúvidas que por vezes têm surgido em tal matéria.

Finalmente este diploma permite conceder a determinadas empresas de navegação nacionais a qualidade de empresas de interesse nacional, sendo só essas suscep-

tiveis de explorarem carreiras reservadas à bandeira nacional e de receberem subsídios do Estado.

Nestas circunstâncias:

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 São consideradas nacionais as empresas de navegação constituídas em território português, com sede e administração principal no mesmo território e dispendo de maioria portuguesa no capital e na administração, direcção ou gerência.

Art. 2.º Só as empresas de navegação nacionais podem recorrer ao Fundo de renovação da marinha mercante, criado pelo Decreto-Lei n.º 35:876, de 24 de Setembro de 1946.

Art. 3.º As empresas de navegação nacionais que o Governo declare de interesse nacional devem satisfazer aos requisitos legais necessários para poderem receber subsídios do Estado e só elas os podem receber.

Art. 4.º As carreiras de navegação reservadas à bandeira nacional não podem ser exploradas por empresas que não tenham sido declaradas de interesse nacional.

Art. 5.º Às deliberações das empresas de navegação de interesse nacional é aplicável o disposto no artigo 1.º e seu § 2.º e no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 32:012, de 12 de Maio de 1942.

Art. 6.º O capital das empresas de navegação nacionais deve, tanto quanto possível, estar de harmonia com o objecto da sociedade.

Art. 7.º Os aumentos do capital social das empresas de navegação nacionais só podem ter lugar quando provenham da incorporação de reservas que representem aumento efectivo de riqueza ou quando resultem de emissão de acções que corresponda a entrada de numérico, dependendo a sua efectivação de prévia autorização dos Ministros das Finanças e da Marinha, sem prejuízo do disposto no artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 35:876.

Art. 8.º Nas empresas de navegação que recorram ao Fundo de renovação da marinha mercante o número de administradores, directores ou gerentes não pode exceder cinco na sua totalidade.

Art. 9.º Os vencimentos dos administradores, directores ou gerentes e dos membros do conselho fiscal das empresas a que se refere o artigo anterior são pagos mensalmente e fixados por três anos por uma comissão de três membros eleita em assembleia geral. Além desses vencimentos mensais só podem receber uma gratificação anual, de montante não superior a seis meses de vencimento, atribuída pela assembleia geral que aprovar o relatório e as contas.

Art. 10.º O Ministro da Marinha, se o julgar conveniente, pode mandar aplicar, no todo ou em parte, as disposições contidas nos dois artigos anteriores a qualquer das empresas de navegação que explorem carreiras reservadas à bandeira nacional.

Art. 11.º As empresas de navegação nacionais que recorram ao Fundo de renovação da marinha mercante e aquelas que, explorando carreiras de navegação reservadas à bandeira nacional, recebam subsídios estão sujeitas à fiscalização do Estado, por intermédio de comissários do Governo.

§ único. Quando o julgar necessário pode o Governo, mediante proposta do Ministro da Marinha, colocar comissário do Governo junto de qualquer empresa de navegação considerada de interesse nacional.

Art. 12.º Os comissários do Governo são nomeados em portaria do Ministério da Marinha, depois de escolhidos pelo Conselho de Ministros, e dependem directamente dos Ministros das Finanças e da Marinha ou só do da Marinha, consoante a nomeação resulte do disposto no corpo do artigo anterior ou do seu § único.

Art. 13.º Constitui dever dos administradores, directores ou gerentes das empresas de navegação facultar aos comissários do Governo os livros e documentos que se tornem necessários para o exercício da fiscalização que aos mesmos incumbe efectuar, bem como prestar-lhes todos os esclarecimentos que por eles sejam solicitados.

Art. 14.º Os comissários do Governo devem assistir às reuniões da direcção, da gerência ou do conselho de administração das empresas de navegação onde exercem funções, bem como às assembleias gerais ordinárias e extraordinárias dessas empresas.

Art. 15.º Os balanços das empresas de navegação que tenham comissários do Governo não podem ser presentes à assembleia geral sem o seu prévio visto.

Art. 16.º Os comissários do Governo devem ter os Ministérios das Finanças e da Marinha permanentemente ao corrente dos factos mais importantes que ocorram nas empresas onde exercem as suas funções e que a cada um dos Ministérios directamente possa interessar, bem como apresentar anualmente um relatório da actividade dessas empresas.

Art. 17.º Os honorários dos comissários do Governo devem, em regra, ser iguais aos vencimentos mensais dos administradores, directores ou gerentes das empresas onde exercem os seus cargos.

Art. 18.º As empresas de navegação que recorram ao Fundo de renovação da marinha mercante ou recebam subsídios do Estado são obrigadas a submeter-se a normas uniformes de contabilização, a estabelecer oportunamente, em portaria, pelos Ministérios das Finanças e da Marinha.

Art. 19.º As empresas de navegação de interesse nacional devem constituir um Fundo de renovação da frota, para onde transitam, em 31 de Dezembro de 1948, os saldos existentes no Fundo de aquisição de navios.

Art. 20.º O Fundo criado por este diploma substitui o Fundo de aquisição de navios e destina-se exclusivamente à renovação da frota e à classificação e reclassificação dos navios adquiridos dentro do actual plano de renovação da frota mercante nacional elaborado pelo Ministro da Marinha.

Art. 21.º O produto da venda de navios e as importâncias recebidas da Comissão de Seguros de Guerra devem reverter totalmente para o Fundo de renovação da frota.

Art. 22.º Além das importâncias referidas no artigo anterior, devem ser anualmente levadas ao Fundo as necessárias à consecução dos fins consignados no artigo 20.º, que se fixam, para cada navio, em 6 por cento do seu custo, percentagem que é de 8 quando se trate de navios-tanques.

§ único. Quando os lucros não permitam em qualquer ano atingir as percentagens referidas no corpo deste artigo, devem as importâncias em falta ser compensadas, tanto quanto possível, em ano ou anos futuros.

Art. 23.º Quando se trate de empresas que recorram ao Fundo de renovação da marinha mercante, a aplicação do disposto no artigo precedente deve fazer-se na medida em que não prejudique a integral satisfação dos encargos que derivem do determinado nos artigos 16.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 35:876.

Art. 24.º O Fundo de renovação da frota deve ser inscrito em rubrica especial do activo e do passivo e não pode ser mobilizado sem prévia autorização do comissário do Governo.

§ único. Quando na empresa não exista comissário do Governo, a autorização a que se refere este artigo depende directamente da Direcção da Marinha Mercante.

Art. 25.º Para todos os efeitos fiscaes o Fundo de renovação da frota é considerado como Fundo de apetre-

chamento da indústria e goza de idênticas regalias e vantagens.

Art. 26.º O Ministro da Marinha, sob parecer da Junta Nacional da Marinha Mercante, pode determinar que qualquer empresa de navegação nacional constitua Fundo de renovação da frota, nos termos aplicáveis dos artigos anteriores.

Art. 27.º As empresas de navegação de interesse nacional não podem adquirir acções próprias ou de outras empresas sem prévia autorização do Ministro da Marinha.

§ único. Quando se trate de acções adquiridas em resultado de processo de execução ou falência de devedores dessas empresas ou de liquidação ou rateio amigável entre credores, o despacho do Ministro limita-se à indicação do destino a dar a essas acções.

Art. 28.º As empresas de navegação que recorram ao Fundo de renovação da marinha mercante só podem conceder remuneração ao capital quando os seus lucros excedam os encargos resultantes do disposto nos artigos 16.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 35:876, não podendo essa remuneração, em qualquer caso, exceder 15 por cento.

Art. 29.º Enquanto não for modificado o regime instituído pelo Decreto-Lei n.º 21:721, de 19 de Setembro de 1932, são reduzidos a metade os prazos fixados nos seus artigos 2.º, 4.º e 6.º

Art. 30.º Ficam expressamente revogados por este diploma o Decreto n.º 20:700, de 31 de Dezembro de 1931, os Decretos-Leis n.ºs 30:970 e 31:094, respectivamente de 16 e 31 de Dezembro de 1940, a Lei n.º 1:997, de 26 de Abril de 1944, em que se transformou o Decreto-Lei n.º 32:616, de 31 de Dezembro de 1942, e o Decreto-Lei n.º 34:544, de 27 de Abril de 1945.

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

Paços do Governo da República, 9 de Setembro de 1948. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Augusto Cancellata de Abreu* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *José Caeiro da Matta* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Teófilo Duarte* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Daniel Maria Vieira Barbosa* — *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção-Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto-Lei n.º 37:053

Tendo a experiência colhida na execução do Decreto-Lei n.º 23:676, de 16 de Março de 1934, e do Decreto n.º 25:304, de 9 de Maio de 1935, mostrado a necessidade de ampliar e melhorar o processo de inscrição de armadores na Direcção da Marinha Mercante, dada a insuficiência que se tem verificado existir em algumas das suas disposições, mormente em casos de propriedade conjunta resultantes do falecimento de armador singular ou de armador em regime de exploração a partes;

Convindo, por outro lado, introduzir algumas inovações nas formalidades a cumprir na aquisição de navios, por se ter reconhecido que a autorização do Ministro da Marinha só era na realidade necessária nos casos de embandeiramento;

Convindo reunir num diploma único a matéria dos dois decretos atrás referidos;

Sendo justo permitir a regularização da situação de navios cuja aquisição foi autorizada durante a última guerra e que, devido a dificuldades dela derivadas, não puderam ser nacionalizados antes de publicado o Decreto-Lei n.º 35:701, de 15 de Junho de 1946;

Tendo sido ouvida a Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional;

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 As empresas de navegação só podem exercer a indústria de transportes marítimos e estão sujeitas a inscrição na Direcção da Marinha Mercante, que depende de autorização do Ministro da Marinha, sob parecer da Junta Nacional da Marinha Mercante.

§ 1.º Sendo a empresa constituída por dois ou mais indivíduos, a inscrição abrangê-los-á a todos.

§ 2.º A insuficiência de capital pode constituir razão suficiente para o Ministro da Marinha não autorizar a inscrição duma empresa.

Art. 2.º No pedido de inscrição de empresas singulares, o requerente ou requerentes, sendo casados, devem indicar o regime de bens do casal, juntando certidão de escritura antenupcial, se a houver; quando se trate de empresas colectivas o pedido deve ser acompanhado de certidão dos respectivos estatutos.

Art. 3.º As empresas sujeitas a inscrição na Direcção da Marinha Mercante terão um armador-gerente que as represente perante a mesma Direcção e a capitania do porto.

§ único. O armador-gerente será indicado no pedido de inscrição.

Art. 4.º Sendo a empresa constituída por um único indivíduo, este é o armador-gerente, salvo se for menor, interdito ou falido, caso em que o armador-gerente será o respectivo pai ou mãe, tutor, curador ou administrador, podendo todavia o menor ser armador-gerente se se verificar a hipótese prevista no artigo 299.º, n.º 1.º, do Código Civil.

§ único. Ao dono da empresa fica salva a faculdade de designar como armador-gerente outra pessoa.

Art. 5.º Sendo a empresa constituída por dois ou mais indivíduos, exercerá as funções de armador-gerente a pessoa que os interessados designarem.

§ único. Em caso de herança, se existir cabeça de casal, este será o armador-gerente.

Art. 6.º No silêncio dos estatutos, o armador-gerente de empresa colectiva será designado pela administração, direcção ou gerência.

§ único. Falindo a empresa, as funções de armador-gerente competirão ao administrador da falência.

Art. 7.º A substituição do armador-gerente deve ser comunicada à Direcção da Marinha Mercante dentro de trinta dias, pelo interessado ou interessados, ou pelo tribunal em caso de interdição ou falência.

Art. 8.º Se uma empresa nas condições do corpo do artigo 5.º ou do corpo do artigo 6.º for notificada pela Direcção da Marinha Mercante para indicar o seu armador-gerente e o não fizer no prazo de trinta dias, poderá a referida Direcção designar como armador-gerente um dos proprietários ou um dos administradores, directores ou gerentes da empresa, conforme os casos.

Art. 9.º Em caso de falecimento do proprietário de navios, a inscrição no Registo Comercial, na capitania do porto, na Direcção da Marinha Mercante e na Junta Nacional da Marinha Mercante será alterada para «F. Herdeiros», até se ultimarem as partilhas, aditando-se o nome da pessoa que ficar exercendo as funções de armador-gerente.

§ único. O falecimento deve ser participado pelos herdeiros à Direcção da Marinha Mercante no prazo de trinta dias, sem prejuízo de tal participação poder ser feita no mesmo prazo por qualquer outra pessoa que nisso tenha interesse.

Art. 10.º A inscrição na Direcção da Marinha Mercante, feita em conformidade com as disposições ante-