

artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. No capítulo 3.º do orçamento do Ministério da Guerra em vigor no corrente ano económico é transferida a importância de 500.000\$ da verba da alínea a) «Para compra de material de guerra, material aeronáutico, material de engenharia e de material para os diferentes serviços do exército, a efectuar nas fábricas e oficinas dependentes do Ministério da Guerra e na indústria particular» do n.º 3) do artigo 25.º para a verba da alínea a) «Conservação e reparação de material de guerra, material aeronáutico, material de engenharia e de material para os diferentes serviços do exército, a efectuar nas fábricas e oficinas dependentes do Ministério da Guerra e na indústria particular» do n.º 2) do artigo 26.º

Este decreto foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, nos termos da parte final do artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

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

Paços do Governo da República, 2 de Janeiro de 1934.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Luiz Alberto de Oliveira*.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

### Decreto-lei n.º 23:432

O decreto n.º 22:481, de 26 de Abril de 1933, modificado pelo n.º 22:623, de 3 de Junho de 1933, constitue tentativa de generalização do extinto conselho arbitral às restantes empresas de navegação explorando tráfego uniforme.

Tem a prática mostrado que a idea da unificação de tarifas oferece dificuldades especiais no conselho das ilhas adjacentes, por causa da diversidade de tipos de navios empregados no respectivo tráfego. De esperar é porém que, com bom senso, se encontre escalonamento de diferenças de tarifas que a um tempo evite os inconvenientes da liberdade absoluta com o efeito immediato de destruição das empresas de fracos recursos, e os de tabelamento diferencial mal fixado com o efeito de êxodo excessivo da carga para os navios pequenos em prejuizo de outras empresas.

Quanto ao conselho de tarifas para os portos do norte da Europa, o género de dificuldades encontradas é diverso e resulta principalmente da concorrência com os estrangeiros.

Não podem, é claro, os armadores dar liberdade absoluta aos agentes para estes alterarem as tarifas, porque isso seria caminho franco para todos os abusos, nem podem, por outro lado, vincular-se as tarifas à aprovação sistemática da sede do conselho em Lisboa.

O sistema de per si exige correcções especiais, que podem ir desde a criação de um delegado do conselho, com plenos poderes para operar em harmonia com a concorrência, até à fusão das agências de cada porto onde se manifeste e se imponha tal medida.

O conselho de tarifas de África tem ultimamente encontrado bastantes atritos por causa da entrada inesperada de mais um concorrente.

O conselho de tarifas da cabotagem não pôde ser constituído, por obrigar a concentrar em Lisboa a representação de armadores, muitos dêles de fracos recursos; por isso se eliminou neste decreto.

Dentro da mesma ordem de ideas que levaram o Governo a evitar concorrência demasiada entre navios portugueses, justo parece que os navios estrangeiros que usufruem de tratamento igual aos navios portugueses não possam em portos nacionais fazer-lhes guerra de tarifas, para atrair a carga e os passageiros em seu favor. A igualdade de direitos deve corresponder a igualdade de obrigações.

Tudo considerado, ouvidas as repartições competentes, que, por seu turno, obtiveram as opiniões dos armadores interessados e dos presidentes dos conselhos de tarifas, e atendendo a que ainda não está criado o Grémio dos Armadores Portugueses;

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

Disposições regulando o tráfego marítimo com portos nacionais

### CAPÍTULO I

#### Princípios gerais

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

§ 1.º São, no entanto, permitidas diferenças de tarifas:

- a) Entre veleiros e navios de propulsão mecânica;
- b) Entre navios de passageiros e navios de carga.

§ 2.º Tais diferenças só devem ser fixadas quando se tenham em consideração os encargos que oneram a carga, conforme esta é transportada num ou noutro tipo de navio.

Art. 2.º Em portos nacionais, as tarifas feitas por navios estrangeiros não devem ser inferiores às estabelecidas para navios portugueses, em harmonia com o presente decreto.

§ único. O disposto neste artigo applica-se unicamente aos casos em que haja igualdade de encargos que incidem sobre os navios, carga e passageiros, quer tais navios sejam portugueses, quer pertençam a país com o qual, por efeito de lei interna ou de acôrdo internacional, se deva usar de tratamento igual no que se refere a navios, à carga e a passageiros nos mesmos transportados.

### CAPÍTULO II

#### Organização e funcionamento dos conselhos de tarifas

Art. 3.º Para os fins expressos no artigo 1.º, serão criados conselhos de tarifas, constituídos pelos proprietários, armadores e afretadores de navios explorando o mesmo tráfego, sob a presidência de individuo escolhido de comum acôrdo entre as empresas e o Governo.

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

§ 2.º Os commissários do Governo, havendo-os, farão também parte dos conselhos, se estes funcionarem nas localidades dos escritórios onde os commissários exercem a sua habitual fiscalização. Estando presentes à sessão o representante da empresa e o commissário do Governo respectivo, o voto da empresa será dado pelo commissário do Governo.

§ 3.º Poderá haver assistentes técnicos — sem voto — em número não superior a dois por cada empresa.

§ 4.º Podem os proprietários, armadores e afretado-

res fazer-se representar nos conselhos por indivíduo pertencente ou não aos corpos gerentes, munido de documento que lhe dê plenos poderes para tal fim.

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

§ 6.º Considera-se afretador, para efeitos d'este artigo, o afretador ou sub-afretador de um ou mais navios postos à carga nas condições normais dos armadores.

Art. 4.º Além dos conselhos de tarifas para os portos das ilhas adjacentes, do norte da Europa e das colónias de África, outros poderão ser criados, sob proposta da Direcção da Marinha Mercante.

§ único. As empresas 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. 5.º Em caso de necessidade, os conselhos de tarifas criarão filiais nos portos que lhes interessam, constituídas pelas respectivas agências.

Art. 6.º Os conselhos de tarifas devem funcionar com metade e mais um dos seus membros, pelo menos. Se a reunião convocada se não puder realizar por falta de número, será convocada outra para vinte e quatro horas depois, que funcionará com qualquer número.

Art. 7.º As deliberações dos conselhos de tarifas serão tomadas por maioria.

§ 1.º Das decisões dos conselhos cabe recurso, com efeito suspensivo, para o Ministro da Marinha.

§ 2.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. 8.º Nas sessões de cada conselho, o presidente tem voto de qualidade. Independentemente de quaisquer preceitos estatutários, o voto ou assinatura do representante de empresa junto do conselho, quer esse representante provenha ou não dos corpos gerentes, obrigam para todos os efeitos a mesma empresa.

Art. 9.º Das reuniões 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 depois de aprovadas.

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

Art. 10.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 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. 11.º Os conselhos de tarifas terão regulamentos privativos, que entrarão em vigor depois de aprovados pelo Ministro da Marinha.

Art. 12.º Qualquer conselho de tarifas pode ser dissolvido pelo Governo, sob proposta da Direcção Geral da Marinha, quando se reconheça que ele não corresponde aos fins para que foi criado.

§ único. Até à organização de outro conselho, serão as suas funções exercidas pela Direcção da Marinha Mercante.

### CAPÍTULO III

#### Fretes e passagens

Art. 13.º Quando não haja concorrência com estrangeiros, os conselhos de tarifas confeccionarão tabelas de fretes e de passagens, para serem submetidas à apreciação

e aprovação da Direcção da Marinha Mercante. Quaisquer alterações às tabelas serão do mesmo modo sujeitas à sanção oficial.

Art. 14.º Em portos estrangeiros, os agentes, constituídos em filial do conselho, mas obedecendo às ordens e orientação d'este, organizarão tabelas de fretes conforme os planos que lhes forem indicados e as circunstâncias aconselharem.

§ único. Nos portos onde não haja concorrência entre navios portugueses, os agentes operarão de acordo exclusivo com as empresas que representam.

Art. 15.º No porto de Antuérpia haverá um delegado de confiança do conselho, a quem serão dados poderes para alterar os fretes quer para o continente, quer para a África Central. Noutros portos de grande movimento poderá igualmente o conselho ter delegado da sua confiança.

§ único. A nomeação dos delegados será obtida por unanimidade de votos do conselho. Na falta de acordo, será a escolha feita pela Direcção da Marinha Mercante.

Art. 16.º Sobre as tarifas de fretes e de passagens aprovadas não podem ser feitos descontos ou bônus que não tenham a aprovação legal, ou quaisquer artificios que determinem reduções, directas ou indirectas, explícitas ou implícitas, no custo do transporte a favor do carregador ou de quem paga a passagem.

§ 1.º A agência, dada ao carregador ou ao consignatário da carga, pode ser considerada pela Direcção da Marinha Mercante como meio de redução das tarifas aprovadas.

§ 2.º As percentagens dadas aos agentes devem ser uniformes em cada porto e acordadas no conselho de tarifas respectivo.

§ 3.º Os carregadores de mais de 2:500 toneladas anuais terão direito a bônus progressivo estabelecido segundo determinada escala aprovada pela Direcção da Marinha Mercante. O bônus será entregue ao carregador pelos conselhos de tarifas, que o receberão em *pro rata* pela tonelagem embarcada nos navios das diversas empresas utilizados pelo carregador.

Art. 17.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 porto de destino para o porto de armamento, as empresas de navegação receberão o pagamento de fretes em moeda ou do porto de armamento ou do porto de destino. No primeiro caso, podem as empresas acordar em prazo de liquidação até noventa dias contados a partir da data do conhecimento, devendo este ser entregue em troca de letra aceita pelo carregador. No segundo caso, o pagamento é feito a pronto contra entrega dos conhecimentos.

§ 2.º Quando o frete seja pago por letra a noventa dias será obrigatório o pagamento de juros de sessenta dias à taxa do Banco de Portugal, acrescida de 1 1/2 por cento.

Art. 18.º Os contratos ou acordos sobre fretes e passagens e a prorrogação ou renovação dos actuais contratos ou acordos só terão validade jurídica depois de aprovados pela Direcção da Marinha Mercante.

§ único. Quando os contratos se referam a transportes que interessem a mais de uma empresa de navegação a Direcção da Marinha Mercante só formulará o seu despacho — para a prorrogação ou renovação e para futuros contratos ou acordos — em processo de onde conste informação do conselho de tarifas respectivo.

Art. 19.º Para cumprimento do disposto no artigo 2.º podem as agências estrangeiras obter as tarifas de fretes e de passagens aprovadas para navios nacionais, seja directamente dos conselhos de tarifas ou suas filiais, seja das empresas nacionais ou suas agências.

## CAPÍTULO IV

## Fixação do número de navios que devem frequentar os portos principais

## Limitação da tonelagem total dos navios de África

Art. 20.º Os conselhos de tarifas devem fixar o número de navios para cada tráfego por forma a obter regularidade de frequência nos portos principais e a não resultarem dois ou mais navios à carga com o mesmo destino, tudo em harmonia com a capacidade de tráfego e circunstâncias da exploração e satisfação dos carregadores.

Art. 21.º A tonelagem total dos navios portugueses navegando para os portos de Angola, excluídos os navios da carreira de Moçambique, não poderá exceder 70:000 toneladas de arqueação bruta. Para a África Oriental é fixado o limite de 47:000 toneladas.

§ 1.º Na época das colheitas pode a Direcção da Marinha Mercante autorizar que mais navios sejam ocupados nas carreiras indicadas neste artigo.

§ 2.º O Ministro da Marinha, sob proposta do Conselho Superior da Marinha Mercante, pode alterar os limites de tonelagem preceituados no corpo do presente artigo.

§ 3.º As empresas que concorrerem com a Companhia Nacional de Navegação e Companhia Colonial de Navegação no tráfego das colónias devem satisfazer às condições de nacionalidade que a lei impõe a tais Companhias e necessitam de autorização especial.

## CAPÍTULO V

## Itinerários. Escalas e datas de saída e de chegada dos navios

Art. 22.º Os conselhos de tarifas devem ainda acordar nos itinerários, escalas e datas de saída e de chegada dos diversos navios em exploração. Na falta de acôrdo, poderá a Direcção da Marinha Mercante determinar o que houver por conveniente para maior eficiência e aproveitamento da frota mercante nacional.

§ 1.º Na fixação dos itinerários e das escalas deve atender-se:

a) Ao movimento de carga nos portos, por forma a todos os navios serem igualmente atingidos pela escassez ou pela abundância;

b) À conveniência de normalmente se deverem evitar dois ou mais navios no mesmo porto.

§ 2.º Os itinerários, sobretudo dos navios de passageiros, devem ser observados rigorosamente e só serão alterados em casos de força maior devidamente apreciados pelo conselho respectivo.

## CAPÍTULO VI

## Fiscalização

Art. 23.º A fiscalização do cumprimento das disposições do presente decreto cabe à Direcção da Marinha Mercante.

Art. 24.º A fiscalização do cumprimento das decisões dos conselhos de tarifas cabe em primeiro lugar aos mesmos conselhos e em especial aos presidentes respectivos.

Art. 25.º As cópias dos manifestos de carga, destinadas por lei à Direcção da Marinha Mercante, devem ser contabilizadas e indicar, além dos nomes dos expedidores e consignatários, o número de volumes, unidades de carga, fretes unitário e total, valor dos descontos, bônus e primagens. As listas dos passageiros, destinadas por lei à Direcção da Marinha Mercante, devem também ser

contabilizadas e indicar o custo das passagens e descontos porventura feitos.

## CAPÍTULO VII

## Penalidades

Art. 26.º Os regulamentos dos conselhos de tarifas conterão sanções a aplicar às empresas que não honrarem as decisões tomadas pelos mesmos conselhos.

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

§ 2.º O processo de cada infracção é organizado e julgado pelo conselho, e dele pode haver recurso para a Direcção da Marinha Mercante. Neste último caso, as multas poderão ser agravadas até ao dobro, correndo por conta da empresa infractora todas as despesas que o processo ocasionar à Direcção da Marinha Mercante, ou por conta das empresas, em conjunto, se se apurar que não houve infracção.

Art. 27.º Independentemente de quaisquer sanções regulamentares, a empresa que cometa infracções ao disposto no presente decreto perde, nas viagens respectivas, direito a subsídios — sob qualquer título ou justificação — e a prémios ou bônus previstos na legislação em vigor.

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

Art. 28.º Incorre em pena de multa até 10.000\$ por cada infracção a agência de empresa estrangeira que estipular fretes e passagens em contrário do que resulta da aplicação do artigo 2.º e respectivo parágrafo do presente decreto. O processo de cada infracção será organizado e julgado pela Direcção da Marinha Mercante como nas repartições marítimas, seguindo-se por analogia a forma de processo posta em execução pelo decreto n.º 5:993, de 2 de Agosto de 1919.

## CAPÍTULO VIII

## Disposições diversas

Art. 29.º Para maior garantia de acôrdo nos fretes podem os conselhos de tarifas acordar:

- a) Na fusão das agências em cada porto;
- b) Na divisão da receita comum de cada porto;
- c) No aproveitamento em comum do material de portos.

§ único. Se a falta de acôrdo provier da parte de empresas subsidiadas pelo Estado, poderá a Direcção da Marinha Mercante determinar o que houver por conveniente para eficaz execução dos fins expressos neste artigo.

Art. 30.º As empresas nacionais de navegação que tenham agências no estrangeiro para carga de baldeação devem, em igualdade de fretes, preferir os navios nacionais que escalem tais portos.

Art. 31.º Continuam em vigor as decisões dos conselhos de tarifas que tenham tido aprovação da Direcção da Marinha Mercante.

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

Paços do Governo da República, 2 de Janeiro de 1934.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Antonino Raúl da Mata Gomes Pereira — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Alexandre Alberto de Sousa Pinto — Sebastião Garcia Ramires — Leovigildo Queimado Franco de Sousa.