

despacho de 12 de Maio último, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência:

CAPITULO 5.º

Direcção-Geral do Ensino Técnico Profissional

Escola de Regentes Agrícolas de Coimbra

Artigo 849.º «Remunerações certas ao pessoal em exercício»:

Do n.º 1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei» — 55 700\$00

Para o n.º 3) «Pessoal assalariado» + 55 700\$00

Esta alteração mereceu, por despacho de 25 de Maio último, a confirmação de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado do Orçamento, conforme o preceituado no artigo 14.º do Decreto n.º 46 773, de 20 de Dezembro findo.

10.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 22 de Junho de 1966. — O Chefe da Repartição, *Albertino Marques*.

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Ministro da Educação Nacional, por seu despacho de 14 do mês em curso, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência:

CAPITULO 6.º

Direcção-Geral do Ensino Primário

Ensino primário

Despesas comuns:

Artigo 906.º «Remunerações certas ao pessoal em exercício»:

N.º 1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei»:

Da alínea 3 «Regentes de postos escolares efectivos e agregados»:

Gratificações — 626 000\$00

Para a alínea 1 «Pessoal permanente»:

Auxiliares de limpeza:

Lisboa e Porto + 192 000\$00

Sedes de distrito + 80 000\$00

Sedes de concelho + 154 000\$00

Outras localidades + 200 000\$00

+ 626 000\$00

Conforme o preceituado no artigo 14.º do Decreto n.º 46 773, de 20 de Dezembro do ano findo, esta alteração mereceu, por despacho de 17 do mês corrente, a confirmação de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado do Orçamento.

10.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 22 de Junho de 1966. — O Chefe da Repartição, *Albertino Marques*.

ver sujeitar o exercício desta actividade à inscrição na Comissão Reguladora dos Produtos Químicos e Farmacêuticos e fixam-se as condições que é necessário observar para esse efeito.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É obrigatória a inscrição na Comissão Reguladora dos Produtos Químicos e Farmacêuticos dos exportadores de plantas marinhas industrializáveis.

Art. 2.º São condições indispensáveis à inscrição como exportador de plantas marinhas:

- Possuir idoneidade comercial e capacidade financeira comprovada por um capital mínimo de 400 000\$, quando se tratar de sociedades comerciais, ou por garantia bancária de valor equivalente, quando se tratar de comerciantes em nome individual;
- Ter um ou mais armazéns com a capacidade mínima total de 100 t;
- Encontrar-se devidamente colectado.

Art. 3.º É concedido o prazo de um ano aos actuais exportadores para se integrarem nas condições referidas no artigo anterior.

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

Paços do Governo da República, 7 de Julho de 1966. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Fernando Manuel Alves Machado*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto n.º 47 077

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. São aprovados os regulamentos internacionais relativos, respectivamente, ao transporte de vagões particulares (R. I. P.) e ao transporte de contentores (R. I. Co.) que constituem os Anexos VII e VIII à Convenção internacional relativa aos transportes de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 45 033, de 15 de Maio de 1963, cujos textos vão anexos ao presente decreto.

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

Paços do Governo da República, 7 de Julho de 1966. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Anexo VII à C. I. M. (artigo 60.º, § 1, da C. I. M.)

REGULAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE DE VAGÕES PARTICULARES (R. I. P.)

ARTIGO 1

Objecto e âmbito do regulamento

§ 1. O presente regulamento aplica-se a todos os transportes de vagões particulares, vazios ou carregados, admitidos em serviço internacional, de harmonia com as

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

SECRETARIA DE ESTADO DO COMERCIO

Decreto n.º 47 076

Na sequência do disposto no Decreto-Lei n.º 45 576, de 28 de Fevereiro de 1964, e com vista a estabelecer a adequada disciplina económica da actividade de exportação de plantas marinhas industrializáveis, entende-se de-

disposições do artigo 2, e entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.).

§ 2. Na falta de disposições especiais no presente regulamento, são aplicáveis as outras prescrições da C. I. M. aos transportes indicados no § 1.

ARTIGO 2

Admissão dos vagões no serviço internacional

Para serem admitidos em serviço internacional os vagões devem ser matriculados em nome de um particular (pessoa física ou entidade com personalidade jurídica) por um caminho de ferro sujeito à C. I. M. e munidos por este caminho de ferro da marca distintiva **P**.

No presente regulamento, esse particular, cujo nome deve ser inscrito no vagão, chama-se «titular».

ARTIGO 3

Emprego dos vagões

O expedidor só pode empregar o vagão no transporte das mercadorias para as quais ele é apropriado, segundo o contrato de matrícula. O expedidor é o único responsável pelas consequências que resultarem da não observância desta disposição.

ARTIGO 4

Dispositivos e aparelhos especiais

Se o vagão estiver munido de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, reservatórios de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou mandar assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário, desde que este faça valer os seus direitos, em conformidade com o artigo 16 ou com o artigo 22 da C. I. M.

ARTIGO 5

Entrega para transporte

§ 1. O direito de entregar um vagão para transporte pertence ao titular.

Qualquer outro expedidor de um vagão, vazio ou carregado, deve entregar na estação de partida, juntamente com a declaração de expedição, uma autorização passada pelo titular, a qual pode dizer respeito a vários vagões.

Esta autorização não é exigível se este expedidor for o destinatário do vagão quando do transporte anterior e se, antes da conclusão do novo contrato de transporte, a estação não tiver recebido do titular, por carta ou por telegrama, proibição de expedir o vagão ou vagões sem a sua autorização.

§ 2. Salvo ordem em contrário do titular, o caminho de ferro é autorizado a reenviar de ofício à sua estação de matrícula, por conta do titular, a coberto de uma declaração de expedição feita com o nome e direcção deste último:

Qualquer vagão chegado vazio, cujo carregamento não tenha sido iniciado nos quinze dias contados depois de ser posto à disposição;

Qualquer vagão chegado carregado que oito dias depois de terminar a descarga não tenha sido expedido novamente.

Se não fizer uso desta faculdade, o caminho de ferro deve, após terem expirado os prazos atrás fixados, avisar o titular da situação do seu vagão; neste caso, o reenvio de ofício do vagão não pode ser efectuado dentro dos oito dias que se seguirem ao do envio do aviso ao titular.

As disposições deste parágrafo não se aplicam nem aos vagões que se encontram no país da empresa de matrícula, nem aos vagões que se encontram em ramais particulares.

§ 3. O locatário cujo nome estiver inscrito no vagão com consentimento do caminho de ferro de matrícula fica, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, sub-rogado plenamente nos direitos do respectivo titular.

ARTIGO 6

Indicações na declaração de expedição

§ 1. Além das indicações previstas pela C. I. M., o expedidor deve inscrever na declaração de expedição as seguintes:

- a) Se se tratar de um vagão vazio: na coluna «Designação da mercadoria» a indicação «vagão particular vazio», sendo as características do vagão inscritas na rubrica «Vagões»;
- b) Se se tratar de vagão carregado: na coluna «Designação da mercadoria», depois da natureza da mercadoria, as palavras «carregado em vagão particular», sendo as características do vagão inscritas na rubrica «Vagões».

§ 2. Se o expedidor de um vagão vazio desejar obter uma garantia suplementar do prazo de entrega, em conformidade com as disposições do artigo 12, deve inscrever na casa «Declarações» a indicação «Garantia suplementar do prazo de entrega».

ARTIGO 7

Reembolsos e desembolsos

§ 1. As remessas de vagões vazios não podem ser sobrecarregadas com reembolsos ou desembolsos.

§ 2. Os transportes de vagões carregados só podem ser sobrecarregados com um reembolso até ao limite do valor da mercadoria carregada.

ARTIGO 8

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Não é admitida a declaração de interesse na entrega para o envio de vagões vazios.

§ 2. A declaração de interesse na entrega para o transporte de um vagão carregado apenas produz efeito no que respeita à mercadoria carregada.

ARTIGO 9

Suspensão do prazo de entrega

§ 1. O prazo de entrega é suspenso não só nos casos previstos no artigo 11, § 7, da C. I. M., mas também durante qualquer interrupção do transporte originada por uma avaria do vagão, a não ser que o caminho de ferro seja responsável por esta avaria, nos termos do artigo 13.

§ 2. Quando a mercadoria carregada no vagão avariado for transbordada para outro vagão, a contagem do prazo recomeça para a mercadoria a partir do momento em que ela possa ser posta a circular no ponto de transbordo.

ARTIGO 10

Verificação de uma avaria do vagão ou de perda de peças

§ 1. Quando uma avaria no vagão ou uma perda de peças for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou alegada pelo interessado, o caminho de ferro fica obri-

gado a lavar, de acordo com as disposições do artigo 45 da C. I. M., um auto que indique a natureza da avaria ou da perda e, tanto quanto possível, a causa e o momento em que ela se produziu.

Este auto deve ser enviado sem demora ao caminho de ferro de matrícula, que dele enviará cópia ao titular.

§ 2. Se o vagão estiver carregado, deve ser, se for caso disso, levantado outro auto para a mercadoria, em conformidade com as disposições do artigo 45 da C. I. M.

ARTIGO 11

Avaria de um vagão impeditiva da continuação do transporte

§ 1. No caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido vazio ou que ponha o vagão em estado de não poder ser carregado, a estação em que a avaria for verificada deve, sem demora, avisar do facto, por telegrama, o expedidor e o titular, indicando-lhes, tanto quanto possível, a natureza da avaria.

§ 2. Qualquer vagão vazio retirado da circulação deve ser repostado pelo caminho de ferro em estado de circular, salvo se o vagão, pela gravidade das avarias, tiver de ser carregado sobre outro vagão.

Para tornar o vagão utilizável o caminho de ferro poderá efectuar de officio reparações até ao montante de 300 francos.

O caminho de ferro informará sucintamente o titular, por intermédio do caminho de ferro de matrícula, das reparações importantes que foram executadas em virtude dos §§ 1 e 2.

Estas disposições são aplicáveis sem que ao caminho de ferro seja, por isso, imputada responsabilidade.

§ 3. Quando o caminho de ferro efectuar trabalhos de reparação em conformidade com o § 2 e se é de prever que o prazo de execução dos trabalhos ultrapassa quatro dias, o caminho de ferro pede por telegrama ao expedidor que o informe se o contrato do transporte deve ser mantido ou modificado depois da execução dos trabalhos.

Na falta de instruções do expedidor antes do fim dos trabalhos, o contrato de transporte é mantido.

§ 4. Se o caminho de ferro não efectuar de officio a reparação, a estação em que se verificou a avaria pedirá, sem demora e directamente por telegrama, instruções ao expedidor. Se o expedidor não for ao mesmo tempo o titular, será enviada a este, sem demora e por telegrama, cópia do pedido.

Na falta de instruções do expedidor no prazo de oito dias a contar da data do envio do telegrama, o caminho de ferro fica autorizado, depois de ter, caso seja possível, posto o vagão em estado de circular, a reenviá-lo de officio à estação de matrícula, com uma declaração de expedição feita com o nome e a direcção do titular.

Os motivos da reexpedição devem ser mencionados na declaração de expedição, na coluna «Designação da mercadoria».

§ 5. No caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido carregado e se for necessário descarregá-lo, aplicam-se ao vagão descarregado as disposições do presente artigo.

Quando o vagão possa ser reparado sem ser descarregado, são aplicáveis as disposições previstas nos §§ 1, 2, 3, 6 e 7 do presente artigo.

§ 6. Sobrecarregam a expedição as despesas do transporte e outras despesas sobrevindas durante o transporte até à estação onde o vagão ficou detido, as despesas do aviso ao expedidor e ao titular, assim como as que resul-

tem eventualmente da execução das instruções ou da expedição de officio do vagão à sua estação de matrícula.

§ 7. O locatário cujo nome estiver inscrito no vagão com consentimento do caminho de ferro de matrícula fica, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, sub-rogado plenamente nos direitos do respectivo titular.

ARTIGO 12

Quantitativo da indemnização no caso de ser excedido o prazo de entrega

§ 1. Se o caminho de ferro for responsável pela ultrapassagem do prazo de entrega de um vagão vazio ou carregado, é obrigado a pagar ao interessado uma indemnização fixa de 4 francos por dia indivisível de atraso, independentemente da indemnização eventualmente devida pela ultrapassagem do prazo de entrega da mercadoria carregada.

§ 2. O expedidor de um vagão vazio pode pedir uma garantia suplementar do prazo de entrega. Será, então, cobrada uma taxa de 1 franco por cada fracção indivisível de 100 km, com o mínimo de 10 francos.

Neste caso, e se tiver sido ultrapassado o prazo de entrega, o caminho de ferro é obrigado a pagar uma indemnização fixa de 8 francos por dia, com o mínimo de 20 francos.

§ 3. Se a ultrapassagem do prazo de entrega tiver por causa um dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o quantitativo da indemnização fixa a pagar é elevado a 8 francos por dia.

ARTIGO 13

Responsabilidade do caminho de ferro no caso de perda ou avaria do vagão ou das suas peças

§ 1. No caso de perda ou avaria do vagão ou das suas peças, ocorridas desde a aceitação ao transporte até à entrega, o caminho de ferro é responsável se não prova que o prejuízo não resultou de falta sua.

§ 2. No caso de perda do vagão, a indemnização é limitada ao valor do vagão; os elementos deste valor são determinados no contrato de matrícula.

No caso de avaria, a indemnização é calculada segundo as condições previstas no contrato de matrícula.

§ 3. No caso de perda ou avaria de acessórios amovíveis, o caminho de ferro só é responsável se estes acessórios estiverem inscritos nos dois lados do vagão. O caminho de ferro não assume qualquer responsabilidade pela perda ou avaria dos acessórios amovíveis da aparelhagem.

§ 4. A não ser que o interessado prove que os prejuízos foram causados por uma falta do caminho de ferro, este não é responsável:

Pelos danos sofridos pelos recipientes de grés, vidro, barro, etc., a não ser que estes danos se relacionem com outra avaria do vagão pela qual o caminho de ferro deva responder segundo as disposições precedentes.

Pelos danos sofridos pelos recipientes providos de revestimentos interiores (esmalte, ebonite, etc.), a não ser que o recipiente apresente sinais de avarias exteriores pelas quais o caminho de ferro deva responder segundo as disposições precedentes.

§ 5. O titular fica sub-rogado plenamente nos direitos do expedidor ou do destinatário, no que respeita ao direito à indemnização, em caso de perda ou avaria do vagão ou das suas peças. As reclamações administrativas só podem ser apresentadas ao caminho de ferro de ma-

trícula e as acções não podem ser exercidas senão contra este caminho de ferro, que fica, ele próprio, sub-rogado plenamente nos direitos contra o caminho de ferro responsável.

ARTIGO 14

**Presunção de perda do vagão.
Caso em que é encontrado**

§ 1. O vagão é considerado perdido quando não puder ser posto à disposição do destinatário nos três meses seguintes ao termo do prazo de entrega.

Este prazo é aumentado do tempo de imobilização do vagão por qualquer causa não imputável ao caminho de ferro ou por avaria.

§ 2. Se o vagão considerado perdido for encontrado depois do pagamento da indemnização, o titular pode exigir, no prazo de seis meses depois da recepção do respectivo aviso do caminho de ferro de matrícula, que o vagão lhe seja entregue, sem despesas, na estação de matrícula, contra a restituição da indemnização.

Anexo VIII à C. I. M. (artigo 60.º, § 2, da C. I. M.)

**REGULAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AO TRANSPORTE
DE CONTENTORES (R. I. Co.)**

CAPÍTULO I

Generalidades

ARTIGO 1

Objecto e âmbito do regulamento

§ 1. O presente regulamento aplica-se aos transportes de contentores pertencentes ao caminho de ferro ou a particulares (pessoa física ou entidade com personalidade jurídica), aprovados pelo caminho de ferro e entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.).

§ 2. São considerados como contentores, no sentido do presente regulamento, os aparelhos (caixas, arcazes, cisternas, etc.) construídos com o fim de facilitar o transporte de mercadorias de porta a porta, quer utilizando apenas o caminho de ferro, quer utilizando um transporte misto, caminho de ferro/outros meios de locomoção.

ARTIGO 2

Disposições gerais

§ 1. Salvo disposições em contrário constantes das tarifas, o conteúdo de um contentor apenas pode dar lugar a um único contrato de transporte.

§ 2. Na falta de disposições especiais no presente regulamento, são aplicáveis as prescrições da C. I. M. ao transporte de contentores vazios ou carregados.

ARTIGO 3

Transportes a domicílio

Para as remessas recebidas ou entregues no domicílio pelo caminho de ferro, o contrato de transporte tem início no domicílio do expedidor e termina no domicílio do destinatário.

CAPÍTULO II

Contentores pertencentes ao caminho de ferro

ARTIGO 4

Fornecimento. Remuneração

Os contentores são postos à disposição dos expedidores dentro das possibilidades do caminho de ferro. Pela utilização dos contentores pode ser cobrada uma remuneração, cujo valor é fixado pelas tarifas ou regulamentos.

ARTIGO 5

Indicação na declaração de expedição

Além das indicações previstas pela C. I. M., o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, na coluna «Utensílios — Contentores», a categoria, as marcas, o número do contentor, a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros.

A tara dos contentores não deve incluir o peso dos dispositivos especiais interiores e amovíveis, quer tenham o carácter de embalagem, quer o de amarração.

ARTIGO 6

Colocação à disposição, restituição, manutenção

As tarifas ou os regulamentos fixam as condições em que os contentores são postos à disposição, o prazo no qual devem ser restituídos, as taxas que são cobradas quando este prazo não é respeitado, assim como as condições em que as operações de carga e descarga devem ser efectuadas.

A carga compreende não só a colocação no vagão, mas ainda as operações acessórias, especialmente a amarração dos contentores.

ARTIGO 7

Limpeza

O destinatário fica obrigado a limpar os contentores depois da descarga. Quando os contentores forem restituídos ao caminho de ferro sem serem limpos, este tem o direito de exigir o pagamento de uma taxa, cujo valor é fixado pelas tarifas ou pelos regulamentos.

ARTIGO 8

Reutilização

Os contentores entregues carregados não podem ser utilizados de novo pelos destinatários noutros transportes sem autorização do caminho de ferro destinatário.

ARTIGO 9

Perdas e avarias

§ 1. Quem aceitar do caminho de ferro um contentor vazio ou carregado tem de verificar o estado deste contentor no momento em que lhe é fornecido, ficando responsável por todos os estragos que se verifiquem quando da restituição do contentor ao caminho de ferro e que não tenham sido assinalados na ocasião do fornecimento, a não ser que prove que as avarias existiam quando o contentor lhe foi fornecido ou que elas resultaram de circunstâncias que ele não podia evitar e cujas consequências não podia obviar.

§ 2. O expedidor é responsável pela perda ou avaria de um contentor que ocorra durante a execução do contrato de transporte, desde que ela provenha de sua culpa ou dos seus mandatários.

§ 3. Quando o contentor não seja restituído dentro dos 30 dias seguintes ao dia do fornecimento, o caminho de ferro pode considerá-lo como perdido e exigir o pagamento do seu valor.

CAPÍTULO III

Contentores pertencentes a particulares

ARTIGO 10

Aprovação

Para serem admitidos em serviço internacional os contentores pertencentes a particulares devem ser aprovados por um caminho de ferro submetido à C. I. M., munidos por este caminho de ferro da marca distintiva **P** e satisfazer, no que diz respeito à sua construção e às suas inscrições, às condições previstas para este efeito.

ARTIGO 11

Dispositivos especiais

Se os contentores de particulares forem munidos de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, reservatórios de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou mandar assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário, desde que este faça valer os seus direitos em conformidade com o artigo 16 ou com o artigo 22 da C. I. M.

ARTIGO 12

Indicações na declaração de expedição

§ 1. Para os contentores carregados o expedidor deve inscrever na coluna «Utensílios — Contentores» da declaração de expedição, além das indicações previstas pela C. I. M., a categoria, as marcas, o número do contentor, o sinal **P**, a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros.

§ 2. Para os contentores vazios, o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela C. I. M., as seguintes indicações:

- a) Na coluna «Utensílios — Contentores», a categoria, as marcas, o número do contentor e o sinal **P**;
- b) Na coluna «Designação da mercadoria», a tara em quilogramas e a indicação «Contentor vazio».

ARTIGO 13

Retorno em vazio ou reutilização

Depois da entrega do contentor e na falta de acordos especiais, o caminho de ferro não é obrigado a intervir para a devolução para transporte do contentor vazio em retorno ou do contentor utilizado de novo com carga.

ARTIGO 14

Reembolsos

As remessas de contentores vazios não podem ser sobrecarregadas com reembolsos.

ARTIGO 15

Responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega

Quanto à responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega, os caminhos de ferro podem, independentemente das disposições da C. I. M., por acordo especialmente feito com o proprietário do contentor, prever o pagamento ao proprietário de uma indemnização particular.

Administração-Geral do Porto de Lisboa

Decreto-Lei n.º 47 078

A Empresa Geral de Fomento, S. A. R. L., expôs à Administração-Geral do Porto de Lisboa no sentido de ser por esta autorizada a promover em terrenos de sua propriedade situados na área de jurisdição portuária a construção de instalações industriais e de armazenagem, propondo-lhe nomeadamente a transferência gratuita das áreas indispensáveis à construção e conservação, pela Administração-Geral do Porto de Lisboa, dos arruamentos e respectivas redes de águas, esgotos, energia eléctrica e iluminação pública.

Propõe-se mais aquela empresa reembolsar a Administração-Geral do Porto de Lisboa dos encargos inerentes à realização daquelas obras e compensá-la pela valorização consequente dos terrenos de que é proprietária.

Nestes termos e atendendo que o empreendimento se inscreve no campo de realizações a que se procurou dar corpo com a organização da zona industrial do porto de Lisboa, prevista no Decreto-Lei n.º 32 331, de 19 de Outubro de 1942;

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 autorizada a Administração-Geral do Porto de Lisboa a contratar com a Empresa Geral de Fomento, S. A. R. L., o estabelecimento, em terrenos situados na sua área de jurisdição de que esta é proprietária, de instalações industriais ou de armazenagem.

Art. 2.º A Administração-Geral do Porto de Lisboa promoverá a construção e conservação dos arruamentos e respectivas redes de águas, esgotos, energia eléctrica e iluminação pública destinados a servir as instalações a que se refere o artigo anterior, para o que fica autorizada a aceitar da Empresa Geral de Fomento, S. A. R. L., doação dos terrenos para o efeito indispensáveis.

Art. 3.º O montante e as condições de pagamento da importância que for devida como contrapartida dos encargos inerentes à construção e conservação dos arruamentos e demais órgãos e da consequente valorização dos terrenos por eles servidos, e bem assim o prazo de realização das obras, o especial condicionamento a que ficarão sujeitas as construções e sua utilização e as demais condições a que deverá obedecer o contrato, constarão de escritura pública, a celebrar entre a Administração-Geral do Porto de Lisboa e a Empresa Geral de Fomento, S. A. R. L., e deverão ser aprovados, com a minuta da escritura, pelo Ministro das Comunicações, sem dependência de qualquer outra formalidade.

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

Paços do Governo da República, 7 de Julho de 1966. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — António Jorge Martins da Mota Veiga — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — João de Matos Antunes Varela — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — Eduardo de Arantes e Oliveira — Joaquim Moreira da Silva Cunha — Inocêncio Galvão Teles — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença — Francisco Pereira Neto de Carvalho.