

**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 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 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.