1.ª Secção

Nos termos do § 2.º do artigo 3.º do Decreto n.º 22:037, de 27 de Dezembro de 1932, se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário do Estado do Comércio e Indústria de 21 de Setembro de 1951, foi determinado que na lista dos artigos estrangeiros, organizada para efeitos do artigo 3.º do decreto em referência, publicada no *Diário do Governo* n.º 94, 1.ª série, de 29 de Abril de 1933, seja alterada a rubrica «Eléctrodos», passando a ter a seguinte redacção:

Eléctrodos, com exclusão dos de soldar.

Inspecção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, 29 de Setembro de 1951.—O Inspector-Geral, *Fausto Carreira*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 38:444

1. A Direcção Geral da Aeronáutica Civil — como o havia feito anteriormente o extinto Secretariado da Aeronáutica Civil — tem procedido, nos termos de atribuições que lhe são conferidas por lei, à realização dos actos preparatórios para o estabelecimento de linhas aéreas comerciais e à exploração, a título provisório, de algumas das que oferecem interesse nacional.

Tem esta actividade sido exercida pelo serviço especial denominado Transportes Aéreos Portugueses (T. A. P.), que explora actualmente as linhas Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid, Lisboa-Paris, Lisboa-Londres e Lisboa-Luanda-Lourenço Marques.

Grande foi o esforço levado a cabo e avultadas as somas despendidas pelo Estado para dotar o País com uma organização desta natureza: houve, efectivamente, que realizar delicados estudos de ordem administrativa, financeira e técnica, adquirir o material necessário, habilitar pessoal e manter em condições satisfatórias a exploração regular, contínua e eficiente das linhas referidas.

Como, porém, a experiência já realizada permite estruturar em bases sólidas o funcionamento das linhas que interessam ao País e atendendo a que só a título transitório coube aos serviços do Estado a exploração de algumas delas, julga o Governo ter chegado a oportunidade de cometer este encargo a entidade particular idónea. É esta a finalidade do presente diploma, em que o Governo é autorizado a fazer a concessão deste importante serviço nas condições constantes do caderno de encargos publicado em anexo.

2. O artigo 1.º do caderno de encargos impõe à concessionária a abertura e exploração de duas novas linhas: Lisboa-Funchal e Lisboa-Rio de Janeiro.

A linha Lisboa-Funchal, presentemente assegurada por empresa estrangeira, mediante contrato com os Transportes Aéreos Portugueses, continuará a ser, decerto, um valioso contributo para a valorização turística e económica da ilha da Madeira.

O estabelecimento da linha Lisboa-Rio de Janeiro foi sempre um dos objectivos da política aérea nacional e tudo leva a crer que ela constitua um importante factor na intensificação das relações económicas e culturais entre Portugal e o Brasil.

3. O estabelecimento de um serviço desta natureza obriga a um avultado investimento de capitais, cuja autorização deve normalmente estar feita no termo da concessão. Esta deve, portanto, ser dada por prazo tal

que a referida amortização não constitua encargo incomportável.

A amortização do material de voo, nas condições de utilização que se prevêem, deverá ser feita em cerca de dez anos. A concessão não poderia, pois, ser dada por um prazo inferior a este limite.

Atendendo, porém, a que o material a encomendar não entrará imediata e simultaneamente na posse da concessionária e à conveniência de lhe permitir nos últimos anos da concessão um certo desafogo financeiro, o Governo decidiu fixá-lo em vinte anos, solução consagrada no artigo 2.º do caderno de encargos.

Este prazo, conforme se dispõe no mesmo artigo, considerar-se-á tácita e sucessivamente prorrogado por períodos de dez anos se, pelo menos um ano antes do seu termo ou da última prorrogação, qualquer das partes não notificar a outra de que pretende dar por finda a concessão.

4. Consoante dispõe o artigo 7.º do caderno de encargos, o Estado transfere para a concessionária o serviço especial Transportes Aéreos Portugueses pelo valor actual dos bens e direitos afectos a este serviço.

O Estado não entra, assim, em linha de conta com os dispêndios realizados nos estudos e experiências levados a cabo, na exploração das linhas, na instrução de pessoal especializado, etc., nem considera outros valores, como os que representam um nome prestigioso na aviação civil internacional e a clientela adquirida.

Ao adoptar esta solução o Governo procurou atenuar na medida do possível os encargos da concessionária, exigindo-lhe apenas o que, no interesse público, se lhe afigurou estritamente indispensável.

Também, com este objectivo, se facilita o pagamento do valor dos bens e direitos afectos ao serviço transferido, que poderá ser feito imediatamente ou em condições a fixar no contrato de concessão, e se admite a hipótese de converter o mesmo valor em acções ou obrigações da empresa.

5. Dado o interesse indiscutível que para o País tem este serviço público, são conferidos à concessionária, no artigo 4.º do caderno de encargos, o direito de exclusivo nas linhas concedidas e de preferência na concessão de novas linhas externas e internas e a isenção de direitos de importação e de impostos ou contribuições do Estado ou administrativos gerais e especiais, garantias e privilégios que certamente se traduzirão numa apreciável economia.

Por outro lado, nos termos do artigo 5.º, o Governo tem a faculdade de se obrigar, em condições a estabelecer no contrato de concessão, a dar à concessionária um subsídio não reembolsável, quando e na medida em que o tráfego de passageiros, carga e correio não representar uma utilização do serviço equivalente a determinadas percentagens dos lugares para passageiros postos à disposição do público nas diferentes linhas, fixadas previamente para cada uma.

De entre as formas possíveis de subsídio, escolheu-se esta, por ser aquela que melhor acompanha as vicissitudes da exploração e, portanto, em cada momento, melhor se ajusta às necessidades da empresa.

6. Consoante dispõe o artigo 22.º do caderno de encargos, no termo da concessão serão transferidos gratuitamente para o Estado o direito ao arrendamento de quaisquer prédios ocupados pelos serviços da concessionária e quaisquer vantagens que esta tenha obtido de terceiros em benefício da exploração e sejam necessárias à continuidade da mesma.

Quanto aos bens que constituam o equipamento industrial de empresa, afigurou-se ao Governo não dever

aplicar o mesmo critério, a fim de diminuir os encargos com a sua amortização. Estabeleceu-se, assim, conforme preceitua o citado artigo 23.º, que a concessionária se obriga a vendê-los ao Estado pelo valor que tiverem nessa ocasião.

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 Fica o Governo autorizado, nos termos do caderno de encargos anexo a este decreto-lei e que dele faz parte integrante, a fazer a concessão do serviço público de transportes aéreos de passageiros, carga e correio referido no artigo 1.º do mesmo caderno de encargos.

Art. 2.º A concessão prevista no artigo anterior será dada mediante concurso público, aberto pelo prazo de sessenta dias, a contar da publicação do presente diploma.

Art. 3.º Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar, até à vespera da sessão pública referida no artigo 6.º, na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou suas filiais, agências ou delegações, o depósito de 500.000\$, mediante guia passada pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

§ único. Este depósito poderá fazer-se em títulos de dívida pública fundada e ser substituído por garantia bancária, com a aprovação do Ministro das Finanças.

Art. 4.º As propostas, redigidas em português e com as assinaturas autenticadas por reconhecimento notarial, deverão conter a declaração de que o concorrente se propõe tomar conta da exploração do serviço e se sujeita às condições impostas no caderno de encargos, podendo, no entanto, sugerir as alterações e aditamentos que julgar convenientes.

Se o concorrente pretender beneficiar do subsídio previsto no artigo 5.º do caderno de encargos, deverá indicar com a maior precisão, além de outros elementos que lhe parecerem necessários:

- a) As frequências das diferentes linhas;
- b) O número de lugares oferecidos para passageiros em cada percurso;
- c) As percentagens dos lugares oferecidos para passageiros que devem ser fixadas em cada linha.

§ 1.º As propostas serão acompanhadas do duplicado da guia do depósito mencionado no artigo 3.º ou documento comprovativo da substituição do mesmo depósito por garantia bancária, nos termos do § único do referido artigo.

§ 2.º Terá direito de preferência, em igualdade de circunstâncias, o concorrente que se comprometer a explorar as linhas internas que lhe vierem a ser indicadas pelo Governo.

Art. 5.º A proposta formulada em conformidade com o artigo anterior será encerrada num sobrescrito fechado e lacrado juntamente com o documento exigido no § 1.º do mesmo artigo, tendo exteriormente a seguinte legenda: «Proposta para o concurso referido no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38:444».

Art. 6.º As propostas serão entregues em sessão pública, a realizar na Direcção-Geral da Aeronáutica Civil pelas 15 horas do último dia do prazo do concurso, com a assistência do procurador-geral da República ou de um seu delegado, a uma comissão constituída pelo director-geral da Aeronáutica Civil, que presidirá, pelo director dos Transportes Aéreos Portugueses e pelo consultor jurídico da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, servindo de secretário o chefe da Repartição de Pessoal, Expediente e Contabilidade da mesma Direcção-Geral.

Serão também tomadas em consideração as propostas entregues previamente na Direcção-Geral da Aeronáutica Civil ou remetidas pelo correio em carta registada e recebidas até à hora marcada para a sessão.

Todas as propostas são abertas e lidas diante dos presentes, lavrando-se auto de tudo o que se passar.

Art. 7.º Toda a proposta que não for considerada em termos pela comissão será excluída, mas ficará junta ao processo no estado em que tiver sido apresentada.

Art. 8.º Os concorrentes cujas propostas não tenham sido admitidas poderão requerer o levantamento dos respectivos depósitos. Os restantes só o poderão fazer depois de julgado o processo do concurso.

Art. 9.º O Governo poderá adoptar as alterações ou aditamentos ao caderno de encargos sugeridos nos termos do artigo 4.º e reserva-se o direito de não fazer a adjudicação se as condições das propostas lhe não convierem.

Art. 10.º A adjudicação da concessão só se poderá tornar definitiva pela constituição de uma sociedade nos termos do artigo 3.º do caderno de encargos.

Art. 11.º O concorrente a quem for feita a adjudicação e que depois de avisado para celebrar o contrato não comparecer na data que lhe for notificada perde o direito ao depósito efectuado, que reverterá para o Estado.

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

Paços do Governo da República, 29 de Setembro de 1951. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

Caderno de encargos anexo ao Decreto-Lei n.º 38:444

Artigo 1.º A presente concessão destina-se a organizar e manter, pela forma mais adequada ao interesse público, o funcionamento regular, permanente e contínuo do serviço público de transportes aéreos de passageiros, carga e correio nas seguintes linhas:

- 1) Lisboa-Funchal;
- 2) Lisboa-Luanda-Lourenço Marques;
- 3) Lisboa-Rio de Janeiro, com escala na ilha do Sal;
- 4) Lisboa-Madrid;
- 5) Lisboa-Paris;
- 6) Lisboa-Londres;

§ único. O Governo poderá autorizar ou impor à concessionária a abertura e exploração de novas linhas aéreas, nos termos deste caderno de encargos e em condições que não acarretem prejuízo à empresa.

Art. 2.º A concessão é dada pelo prazo de vinte anos, a contar da data da celebração do respectivo contrato.

Este prazo considerar-se-á, tácita e sucessivamente, prorrogado por períodos de dez anos se, pelo menos um ano antes do seu termo ou da última prorrogação, qualquer das partes não notificar a outra de que pretende dar por finda a concessão.

§ único. A concessionária, no termo da concessão, não poderá abandonar a exploração do serviço sem que esteja assegurada a sua continuidade por administração directa ou por nova concessão, tendo, contudo, direito a ser indemnizada pelos prejuízos que daí lhe advierem.

Art. 3.º A concessionária revestirá a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada e terá, por todo o tempo da concessão, nacionalidade portuguesa,

nos termos da Lei n.º 1:994; de 13 de Abril de 1943, e domicílio na cidade de Lisboa.

§ 1.º Os membros dos corpos gerentes serão obrigatoriamente cidadãos portugueses.

§ 2.º Os estatutos carecem de aprovação do Governo.

§ 3.º A emissão de títulos, qualquer que seja a sua natureza, fica dependente de autorização do Governo.

Art. 4.º A concessionária gozará dos seguintes privilégios e garantias:

1.º Direito de exclusivo da exploração de transportes aéreos nas linhas indicadas no artigo 1.º;

2.º Direito de preferência, em igualdade de circunstâncias, na concessão de linhas internacionais que coincidam parcialmente com as linhas exploradas pela concessionária, bem como na concessão das linhas internas;

3.º Direito de preferência na realização de serviços aéreos não regulares nos percursos das linhas por ela exploradas;

4.º Isenção de impostos sobre o combustível empregado na exploração das linhas internas;

5.º Isenção de direitos de importação e de emolumentos consulares relativos a aviões completos e seus motores montados ou desmontados e ao material sobresselente destinado à exploração;

6.º Isenção completa de quaisquer impostos ou contribuições do Estado ou administrativos gerais ou especiais;

7.º Facilidades de recrutamento do pessoal técnico idênticas àquelas de que actualmente desfruta a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

§ 1.º O direito de exclusivo consignado no n.º 1.º respeita apenas aos transportes aéreos realizados por entidades nacionais e confere-se sem prejuízo dos acordos e convenções internacionais ratificados pelo Estado.

§ 2.º O direito de exclusivo é contrapartida da obrigação de satisfazer as necessidades do tráfego normal em boas condições e garante-se unicamente nesta medida.

§ 3.º A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil tomará todas as medidas necessárias à garantia do direito do exclusivo conferido.

§ 4.º Os transportes não remunerados em aeronaves do Estado não afectam o direito de exclusivo conferido neste artigo.

§ 5.º A concessionária conformar-se-á com os regulamentos estabelecidos para prevenir o abuso da isenção referida no n.º 5.º

Art. 5.º O Governo poderá obrigar-se, em condições a estabelecer no contrato de concessão, a dar à concessionária um subsídio não reembolsável quando e na medida em que o tráfego de passageiros, carga e correio não representar uma utilização do serviço equivalente a determinadas percentagens dos lugares para passageiros postos à disposição do público nas diferentes linhas, fixadas previamente para cada uma.

§ 1.º A capacidade de transporte oferecida pela concessionária deverá adequar-se à procura do tráfego.

§ 2.º Carecem de aprovação do Governo os acordos de repartição do tráfego celebrados pela concessionária.

§ 3.º A concessionária fica obrigada a fornecer regularmente à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil estatísticas pormenorizadas de todo o movimento da concessão.

Art. 6.º A concessionária não poderá, sem expressa autorização do Governo:

1.º Transformar-se, fundir-se com outra sociedade, aumentar ou reduzir o capital social, nem por qualquer outra forma alterar a sua constituição;

2.º Transferir, total ou parcialmente, a concessão, por venda, cessão ou qualquer outro título;

3.º Entregar, no todo ou em parte, a exploração do serviço concedido à execução de terceiros;

4.º Alienar, arrendar ou alugar imóveis, instalações, aeronaves ou outro material afecto e necessário à exploração do serviço concedido.

Art. 7.º O Governo transfere para a concessionária o serviço especial da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, Transportes Aéreos Portugueses (T. A. P.), com os bens e direitos a ele affectos, pelo valor actual desses bens e direitos.

§ 1.º O valor dos bens e direitos referidos no corpo deste artigo será pago imediatamente ou em condições a fixar no contrato de concessão ou convertido em acções ou obrigações da empresa concessionária.

§ 2.º Os materiais encomendados e não recebidos na data da celebração do contrato de concessão serão pagos pela concessionária.

§ 3.º Salvo motivo justificado, a concessionária obriga-se a empregar nos seus serviços, enquanto o merecer e as circunstâncias o permitirem, o pessoal dos T. A. P. que à data da celebração do contrato de concessão estiver em exercício de funções.

§ 4.º A transferência do serviço efectuar-se-á sem descontinuidade do seu funcionamento.

Art. 8.º O pessoal da concessionária será português, podendo, contudo, a empresa, quando as circunstâncias o justificarem, admitir pessoal estrangeiro com autorização da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Art. 9.º A concessionária obriga-se a possuir e manter permanentemente em bom estado de funcionamento as aeronaves matriculadas em Portugal e o restante material necessário à exploração regular e contínua do serviço público concedido, incluindo a reserva de material sobresselente que for indispensável.

§ único. O tipo e características das aeronaves a empregar na exploração do serviço carece de aprovação da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Art. 10.º A concessionária fica obrigada a introduzir no material de exploração os aperfeiçoamentos técnicos que forem postos em prática em explorações semelhantes e que contribuam para melhorar a eficiência do serviço, a segurança do transporte e a comodidade dos passageiros.

Art. 11.º A concessionária fica obrigada a cumprir o determinado nas leis, convenções e acordos internacionais ratificados pelo Estado Português relativos à abertura, exploração e segurança das linhas aéreas comerciais e à navegação aérea em geral.

Art. 12.º As condições e preços de transporte serão os constantes das respectivas tarifas, estabelecidas consoante as normas geralmente adoptadas na exploração do transporte aéreo e aprovadas pelo Governo.

§ único. O director-geral da Aeronáutica Civil e o director dos Serviços Técnicos da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, quando em serviço, ou quaisquer funcionários desta Direcção-Geral em representação de um ou de outro, viajarão gratuitamente nas linhas da concessionária.

Art. 13.º A concessionária é obrigada a efectuar o transporte de correio nos termos das convenções internacionais que obriguem o Estado Português e das leis nacionais em vigor.

Art. 14.º As frequências das linhas aéreas concedidas, bem como daquelas que posteriormente venham a conceder-se, carecem de aprovação da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Art. 15.º Serão publicados pelo Ministério das Comunicações, ouvida a concessionária, os regulamentos necessários à boa execução do serviço concedido.

Art. 16.º A fiscalização do serviço concedido será exercida pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, à qual incumbe zelar pelo integral cumprimento das disposições do caderno de encargos e dos regulamentos da exploração.

§ único. O pessoal da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil em serviço de fiscalização terá livre acesso a todas as instalações industriais e às aeronaves da concessionária para fazer as verificações que forem necessárias.

Art. 17.º Quando por culpa da empresa se verificar a interrupção total ou parcial do serviço ou a iminência dessa interrupção, ou ocorrerem acontecimentos extraordinários que possam comprometer a regularidade da exploração, ou se mostrem graves deficiências na organização e funcionamento do serviço ou no estado geral das instalações e do material aéreo, poderá o Governo retirar temporariamente à concessionária a administração da concessão, tomar conta imediata de todo o aparelhamento e promover a execução de todas as medidas necessárias para garantir a continuidade da exploração em condições de regularidade e eficiência.

§ 1.º Na hipótese prevista neste artigo serão suportados pela concessionária todos os encargos com a manutenção do serviço, incluindo as despesas extraordinárias que haja a fazer para o restabelecimento da normalização da exploração.

§ 2.º Logó que cessem as razões do sequestro e o Governo o julgue oportuno, a concessionária será avisada para retomar, no prazo que lhe for fixado, a exploração do serviço em condições regulares e, para esse efeito, será reintegrada na posse de todo o aparelhamento da concessão.

Se a concessionária não quiser ou não puder retomar a exploração ou, retomando-a, continuarem a verificar-se graves deficiências na organização e funcionamento do serviço, será declarada a imediata rescisão da concessão.

Art. 18.º Em caso de guerra ou de emergência grave o Governo reserva-se o direito de gerir e explorar as linhas aéreas concedidas, nas condições estabelecidas pelas leis de mobilização.

§ único. Durante o período em que o Governo exercer este direito interrompe-se o decurso do prazo por que foi dada a concessão ou qualquer das suas prorrogações.

Art. 19.º Pela inobservância de qualquer das disposições do presente caderno de encargos a que não corresponda outra sanção nele prevista ou nos regulamentos a que se refere o artigo 15.º o Governo aplicará à concessionária, conforme a gravidade da falta, a multa de 1.000\$ a 50.000\$, que constituirá receita do Estado.

Será punido do mesmo modo o não cumprimento das determinações relativas à organização, funcionamento e fiscalização do serviço transmitidas à concessionária pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, ao abrigo das disposições deste caderno de encargos e regulamentos em vigor.

§ 1.º O pagamento das multas aplicadas nos termos do corpo deste artigo será efectuado no Banco de Portugal, como caixa geral do Tesouro, mediante guias passadas pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, dentro do prazo de trinta e um dias, contado da data da notificação à concessionária.

§ 2.º O pagamento das multas aplicadas nos termos do presente artigo não isenta a concessionária da responsabilidade civil que lhe seja exigível pelas perdas e danos resultantes da infracção.

Art. 20.º O Governo poderá rescindir o contrato de concessão sempre que do não cumprimento das obrigações essenciais da concessionária resultem graves perturbações na organização e funcionamento do serviço concedido.

De um modo geral são motivos de rescisão:

1.º A infracção do disposto nos artigos 3.º e 6.º do presente caderno de encargos;

2.º A manifesta insuficiência ou impropriedade do material aéreo para satisfazer as necessidades normais do serviço;

3.º A repetição de actos graves de indisciplina do pessoal por culpa da concessionária;

4.º A suspensão injustificada, total ou parcial, da exploração do serviço ou a sua manutenção em condições gravemente deficientes;

5.º A reiterada desobediência às determinações legítimas da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil relativas à organização e funcionamento do serviço ou a sistemática reincidência em infracções às disposições deste caderno de encargos ou dos regulamentos de exploração, quando se mostrem ineficazes as sanções previstas para as mesmas infracções;

6.º A falência da concessionária.

§ 1.º Tratando-se de faltas meramente culposas e susceptíveis de correcção, a rescisão não será declarada sem que tenha sido avisada a concessionária para, em prazo não inferior a noventa dias, cumprir integralmente as suas obrigações, sob pena de, não o fazendo, incorrer naquela sanção.

§ 2.º É aplicável no caso de rescisão o disposto no artigo 23.º deste caderno de encargos, podendo o Estado ceder os direitos que lhe confere esse artigo à nova empresa a que for adjudicada a continuação do serviço.

§ 3.º No caso de falência não culposa da concessionária o contrato de concessão não será rescindido, se o Governo autorizar que os credores assumam os direitos e encargos resultantes do mesmo contrato.

Art. 21.º O Governo poderá proceder ao resgate da concessão nas seguintes condições:

1.º O resgate não pode ter lugar antes de decorridos dez anos a contar do início da concessão;

2.º A concessionária será notificada com a antecedência mínima de um ano da data da efectivação do resgate;

3.º O Governo comprará à concessionária, pelo preço que for convencionado, todos os bens afectos ao serviço público que tenham sido adquiridos pelos seus fundos próprios;

4.º Por cada um dos anos que decorrer até ao fim da concessão a concessionária receberá uma anuidade igual ao produto líquido médio dos cinco anos de exploração que precederam o ano em que foi feita a notificação a que se refere o n.º 2.º, excluídos os dois anos de menor receita. O produto líquido de cada ano será calculado subtraindo das receitas — onde nunca serão incluídos os subsídios previstos no artigo 5.º — todas as despesas com a exploração, incluindo a conservação e renovação do material, mas excluindo as despesas de 1.º estabelecimento, tais como as realizadas com a compra do material e os estudos necessários à abertura do serviço, os juros, amortizações, impostos e outros encargos do capital — acções, obrigações e empréstimos — e quaisquer outras despesas não relacionadas directamente com a organização, funcionamento e administração do serviço.

Art. 22.º No termo da concessão a concessionária obriga-se a vender ao Estado, no todo ou em parte, conforme interessar à continuidade da exploração, pelo valor que tiverem nesse momento, o estabelecimento industrial do serviço concedido e o seu equipamento, compreendendo edifícios, instalações, material de voo, maquinismos, matérias-primas, móveis, ferramentas, utensílios, peças de reserva e quaisquer outros bens adstritos de modo permanente e necessários à exploração.

Serão transmitidos gratuitamente para o Estado:

1) O direito ao arrendamento de quaisquer prédios ocupados pelos serviços da concessão;

2) Todas as vantagens que a concessionária tenha obtido de terceiros em benefício da exploração e sejam necessárias à continuidade da mesma.

§ único. Uma cláusula destinada a garantir o cumprimento das obrigações a que se referem as alíneas 1) e 2) deste artigo será obrigatoriamente incluída nos contratos celebrados pela concessionária.

Art. 23.º Todas as questões suscitadas entre o Governo e a concessionária sobre a execução de contrato serão resolvidas, na falta de acordo, por um tribunal ar-

bitral composto de três membros, um nomeado pelo Governo, outro pela empresa concessionária e o terceiro por acordo entre as duas partes ou, não o havendo, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

Ministério das Comunicações, 29 de Setembro de 1951. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.