REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 117

Senhores Deputados.— A vossa comissão de comércio e indústria examinou com a máxima atenção e cuidado a proposta do Govêrno sôbre o destino a dar à frota mercante do Estado.

Não puderam os seus membros concordar com essa proposta tal como estava redigida por lhes parecer que nalguns pontos ela não era de molde a dar ao problema dos Transportes Marítimos do Estado a solução que êle deve ter.

No intuito de encontrar uma solução mais satisfatória para êsse problema, resolveu a vossa comissão estudá-lo e examiná-lo no seu conjunto, assentando nos princípios que servissem de fundamento à exploração futura dos navios mercantes do Estado.

Em sucessivas reüniões se discutiram largamente êsses princípios assim como o carácter e a constituïção da sociedade ou sociedades para que se deve transferir a propriedade dos navios da frota.

Êsse e os demais aspectos do problema foram devidamente ponderados pela comissão, resultando do seu estudo e como resultado de transigências recíprocas dos seus membros o projecto que temos a honra de submeter à vossa consideração, o qual, por isso mesmo, não representa em especial o pensamento de qualquer dêles, mas o de toda a comissão considerada no seu conjunto.

E porque a inserção de sucessivas emendas aos artigos da proposta ministerial tornaria o texto confuso, achou-se preferível a redacção de um novo projecto, aproveitando-se, como é óbvio, da proposta tudo quanto não estava em desacôrdo com a doutrina defendida pelos membros da vossa comissão de comércio e indústria.

O problema de utilização da frota mercante do Estado foi um dos problemas mais largamente estudado, pelas comisssões da Câmara dos Deputados na sessão de 1919–1920.

Nesse trabalho que saíu da reünião conjunta das comissões de finanças, comércio, colónias e marinha desta Câmara, e de que era relator, como é hoje, na comissão de comércio e indústria, o Deputado Sr. F. G. Velhinho Correia, preconizava-se a constituïção de sociedades com a participação do Estado para as quais se devia transferir a propriedade dos navios.

Tal como na proposta do Govêrno e no presente projecto que visa a substituir essa proposta.

Ainda outros pontos fundamentais dêsse parecer, o n.º 426, de 1921, mereceram ser adoptados pela vossa comissão de comércio e indústria pela oportunidade que têm, no momento presente, para a resolução do problema da frota mercante do Estado.

Na discussão dêste projecto os membros da vossa comissão de comércio e indústria e particularmente o seu relator terão a honra de explicar e de justificar o presente trabalho, expondo igualmente a sua opinião em presença dêste problema, que é realmente um problema de grande interêsse nacional.

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É criada, na dependência do Ministério do Comércio e das Comunicações, uma comissão de onze membros de que será presidente nato o respectivo Ministro e que se intitulará «Comissão Liquidatária dos Transportes Marítimos do Estado».

Esta comissão terá os seguintes vogais:

a) Um Senador eleito pela respectiva Câmara;

b) Dois Deputados eleitos pela respectiva Câmara;

c) Um ajudante do Procurador Geral da República;

d) Um oficial superior engenheiro maquinista naval da Armada;

e) O Director dos Serviços de Contabilidade do Ministério do Comércio;

f) Um comerciante indicado pela Associação Comercial de Lisboa;

g) Um armador indicado pela Associação de Classe dos Armadores de Navios de Portugal;

h) Um oficial da marinha mercante indicado pela Liga dos Oficiais da Marinha Mercante;

i) Um contabilista.

§ 1.º Os vogais a que se referem as alíneas *c*), *d*), *f*), *g*), *h*) e *i*) são de nomeação do Govêrno devendo os indicados nas alíneas *f*), *g*) e *h*) ser propostos em lista tríplice pelas respectivas associações de classe e o indicado na alínea *i*) ser proposto pelo Conselho Escolar do Instituto Superior do Comércio.

§ 2.º O vice-presidente desta comissão será sempre um dos representantes do Poder Legislativo.

Art. 2.º A comissão elegerá um presidente e dois vogais, que constituïrão uma comissão executiva.

Art. 3.º São atribuïções da comissão liquidatária;

a) Promover nos termos desta lei a transferência para a indústria particular da frota mercante do Estado;

b) Liquidar todas as agências, instalações, armazéns, oficinas, depósitos, materiais, aprestes e pertences da mesma frota, da maneira mais conveniente aos interêsses do Estado, dando-se preferência à entidade para quem fôr transferida a frota, na parte em que os valores a liquidar possam interessar aos serviços dessa entidade;

c) Apurar todos os créditos dos Transportes Marítimos do Estado, promovendo a sua cobrança por todos os meios legais;

d) Apurar todos os débitos dos Transportes Marítimos do Estado e proceder ao seu pagamento;

e) Promover o encerramento das contas dos Transportes Marítimos do Estado, incluindo as das contas de todas as suas agências e dependências até a sua posse;

f) Organizar em separado todos os serviços de contabilidade desde a sua posse;

g) Instaurar ou seguir todos os processos e reclamações que julgar necessários, competindo à Direcção Geral da Contabilidade Pública seguir aqueles que ainda não estiverem terminados quando findo o seu mandato;

h) Promover por todos os meios o completo apuramento das responsabilidades de qualquer natureza das administrações dos Transportes Marítimos do Estado;

i) Mandar proceder à avaliação dos navios da frota mercante do Estado, e rectificar, se houver lugar para isso, a tonelagem pela qual êsses navios estão registados.

Art. 4.º A comissão liquidatária deverá proceder à liquidação da frota mercante do Estado num prazo de seis meses, que só poderá ser prorrogado por autorização legislativa.

Art. 5.º Durante o tempo da liquidação promoverá a comissão o afretamento por prazos curtos, com a garantia mínima de todas as despesas e encargos correntes, dos navios da frota mercante do Estado, por forma, porém, a não comprometer a transferência da frota nos termos desta lei.

Êste afretamento só poderá ser feito a cidadãos portugueses ou sociedades portuguesas, sendo a adjudicação feita em concurso público, com as devidas garantias financeiras.

Art. 6.º A frota mercante do Estado será transferida em concurso público, para uma sociedade portuguesa constituída ou a constituir que se obrigue a estabelecer e a manter os serviços de interêsse nacional constantes desta lei.

§ único. É o Govêrno autorizado, desde já, a conceder até três navios dos de me-

nor tonelagem da frota mercante do Estado a cada uma das províncias de Angola e Moçambique para os seus serviços costeiros, em condições a fixar com os respectivos governos daquelas províncias. A exploração dêstes navios será feita de preferência por entidades particulares em condições idênticas e na parte exequível ao que se dispõe nesta lei.

Art. 7.º Os serviços de interêsse nacional a que se refere o artigo anterior são os seguintes:

I — Serviços coloniais;

II — Serviços do Brasil;

III — Serviços de cabotagem no continente, ilhas adjacentes e mares da Europa.

§ único. Cada um dos serviços estabelecidos neste artigo será considerado em bloco, não sendo permitida a sua subdivisão.

Art. 8.º Os serviços coloniais, além dos que constam do § único do artigo 6.º compreendem as seguintes carreiras:

a) Cabo Verde e Guiné, com um mínimo de uma viagem mensal regular de carga e passageiros;

b) Angola e S. Tomé e Príncipe, com um mínimo de três viagens mensais, sendo duas regulares de carga e passageiros;

c) Moçambique, com um mínimo de uma viagem regular de carga e passageiros, por cada vinte dias.

d) Índia, Macau e Timor, com um mínimo de uma viagem regular de carga e passageiros da metrópole para estas colónias, cada dois meses.

§ único. Para os serviços a que se referem as alíneas *a*), *b*) e *c*) dêste artigo, poder-se hão tomar em conta as carreiras regulares feitas por quaisquer outras emprêsas portuguesas.

Art. 9.º Os serviços do Brasil compreendem as seguintes carreiras:

a) Para o Pará e Amazonas e outros portos do norte, com um mínimo de uma viagem mensal regular de carga e passageiros;

b) Para o Rio de Janeiro e outros portos do sul, com um mínimo de uma viagem mensal regular de carga e passageiros.

Art. 10.º Os serviços de cabotagem no continente e ilhas adjacentes e mares da Europa compreendem os serviços costeiros do continente, os serviços de ligação do continente com as ilhas adjacentes, os serviços inter-insulares das ilhas adjacentes, bem como os serviços de ligação dos portos do continente e ilhas adjacentes com os portos dos países vizinhos e mares próximos.

§ único. Com respeito aos serviços de ligação com as linhas adjacentes e os serviços inter-insulares, serão considerados como mínimos os serviços de carga e passageiros já estabelecidos.

Art. 11.º A sociedade para quem o Estado transferir a propriedade da frota deverá obrigar-se, além do mais que se dispõe nesta lei, ao seguinte:

1.º Será uma sociedade anónima de responsabilidade limitada satisfazendo a todas as prescrições consignadas na legislação portuguesa, quer do capital social, quer dos capitães dos navios e respectivas tripulações, de duração indeterminada, com sede em Lisboa, podendo estabelecer sucursais, filiais e agências onde lhe convier, contanto que sejam dirigidas por portugueses, ou fiquem a cargo de firmas portuguesas, salvo autorização especial do Govêrno para a escolha de sociedades ou firmas estrangeiras, em casos excepcionais.

2.º Sòmente cidadãos ou entidades portuguesas poderão ser accionistas da sociedade, cumprindo-lhes a obrigação de provar em qualquer época essa nacionalidade.

3.º As acções serão nominativas não podendo ser transferidas ou obrigadas a favor de estrangeiros nem os seus dividendos ser pagos senão aos cidadãos ou entidades portuguesas em cujo nome estiverem averbadas.

4.º É obrigatória a existência de um fundo de renovação tendente a assegurar a reconstituïção e continuidade da frota.

5.º A tripulação e equipagem dos navios deve ser portuguesa e os navios devidamente nacionalizados, tendo Lisboa como pôrto de armamento.

6.º Os navios serão entregues no estado em que se encontrarem no momento do concurso sem a obrigação para o Estado de quaisquer benefícios ou reparações.

Art. 12.º O valor dos navios será pago ao Estado em acções liberadas e em numerário corrente, sendo o prazo e condições dêsse pagamento fixado no caderno de encargos do concurso.

O Estado terá a comparticipação de 50 por cento do capital social.

§ 1.º No caso de 50 por cento do capital exceder o valor dos navios adjudicados, ficará o capital do Estado limitado ao valor dêstes.

§ 2.º Os restantes 50 por cento do capital deverão estar realizados até 90 dias depois do concurso, sem o que a respectiva adjudicação não se tornará efectiva.

Art. 13.º O número de representantes do Govêrno na Direcção e Conselho Fiscal da Sociedade a constituir será em relação ao número a eleger pelos accionistas apenas inferior em um vogal.

Art. 14.º As importâncias em numerário liquidadas pela alienação dos navios, bem como as acções e os seus dividendos pertencerão ao fundo de protecção à marinha mercante nacional.

Art. 15.º A sociedade não poderá arrendar, vender, hipotecar ou alienar por qualquer forma a propriedade ou o uso dos navios, sem prévia decisão favorável do Govêrno, tomada em Conselho de Ministros. Igual decisão será necessária para se trocarem quaisquer unidades por outras mais convenientes e adequadas aos serviços a estabelecer devendo neste caso os valores das unidades a entregar e a receber ser prèviamente fixados.

Art. 16.º O Govêrno da metrópole e os governos coloniais terão nos navios da sociedade preferência na recepção da carga e obtenção de passageiros, beneficiando de uma redução de 10 por cento sôbre as tarifas mínimas estabelecidas sob qualquer designação.

Art. 17.º O Govêrno obriga-se, em especial, a conceder à sociedade adjudicatária o exclusivo de transporte de colonos passageiros e carga do Estado para os portos servidos pelas suas carreiras, a não aumentar à mesma sociedade os actuais encargos e impostos que incidem sôbre a navegação e a garantir, igualmente, para todos os seus vapores o regime mais favorecido, bem como as facilidades e regalias de paquetes e todas aquelas de que já gozem quaisquer sociedades portuguesas de navegação.

Art. 18.º No caso de não ser possível a transferência da frota mercante do Estado para uma única sociedade que se obrigue à exploração dos serviços e carreiras estabelecidos nesta lei, proceder-se há à divisão da frota em três grupos, correspondentes aos serviços a que se refere o artigo 7.º, tendo em vista as características dos navios, o seu estado, as exigências dos serviços a que se destinam e ainda a sua aplicação e utilização anterior.

Art. 19.º Feita a divisão, a que se refere o artigo anterior, promover-se há à transferência da frota, por concurso público, para duas ou três sociedades portuguesas, constituídas ou a constituir, que se obriguem à execução dos serviços constantes nos números do artigo 7.º, como ali se estabelece, recebendo para isso a parte da frota correspondente a êsses serviços e em tudo se considerando abrangidas pelas disposições desta lei que lhe sejam aplicáveis.

Art. 20.º É especialmente reservado à frota mercante portuguesa, nos limites da possibilidade de transporte dos seus navios, o transporte de emigrantes saídos dos portos do continente, ilhas adjacentes e colónias, para os portos dos países servidos pelas suas carreiras regulares. O Govêrno estabelecerá as providências e sanções necessárias para tornar efectiva e eficaz esta disposição.

Art. 21.º Cada um dos membros da comissão liquidatária receberá mensalmente, como gratificação, livre de descontos e impostos, acumulável com outros vencimentos, a quantia de 200$, tendo ainda os vogais que constituírem a comissão executiva uma gratificação suplementar, líquida nas mesmas condições, sendo a do presidente de 600$ e as dos vogais de 400$.

Art. 22.º A comissão irá dispensando o pessoal de terra à medida que fôr desnecessário, fazendo regressar aos respectivos lugares os funcionários dos diversos quadros, devendo propor ao Ministério do Comércio e Comunicações a forma de atender aos direitos que, porventura, tenham adquirido.

Art. 23.º Emquanto não fôr tomada resolução definitiva sôbre o assunto, de que trata o artigo anterior, todo o pessoal dispensado e que não pertença, na efectividade, a qualquer outro serviço do Estado receberá 50 por cento do vencimento e subvenção que auferir, ficando com iguais direitos aos do restante pessoal os empregados que tenham sido dis-

pensados do serviço depois da publicação do decreto n.º 7:797.

Art. 24.º É autorizado o Govêrno a contratar com a Caixa Geral de Depósitos um empréstimo até a quantia de 60:000.000$ para fazer face aos encargos do passivo da administração dos Transportes Marítimos do Estado e às despesas correntes da liquidação, inserindo no Orçamento Geral do Estado a anuïdade correspondente a êsse encargo.

Art. 25.º A comissão poderá aplicar as receitas que fôr liquidando com excepção das provenientes da alienação dos navios, ao pagamento das responsabilidades da administração, considerando-se porém o crédito de 60:000.000$ autorizado no artigo anterior, diminuído da importância correspondente a essa receita.

Art. 26.º O serviço da comissão liquidatária será um serviço autónomo, sob a fiscalização financeira da Direcção Geral da Contabilidade Pública, devendo prestar contas da liquidação ao Conselho Superior de Finanças.

Art. 27.º É confirmado o decreto n.º 7:814, de 17 de Novembro de 1921, que mandou proceder a uma sindicância aos serviços dos Transportes Marítimos do Estado, devendo funcionar junto do juiz, um delegado do Procurador da República e um juiz adjunto que êle requisitará ao Ministério da Justiça e dos Cultos, e aos quais será aplicável o disposto no artigo 3.º do mesmo decreto.

Art. 28.º A fiscalização da sociedade ou sociedades de navegação que tenham contrato ou participação com o Estado é exercida no Ministério do Comércio e Comunicações por intermédio da respectiva divisão de fiscalização, que, para êsse efeito, poderá ser ampliada pelo Govêrno, em harmonia com o plano orgânico daquele Ministério, e dotada com o pessoal e material necessário às suas funções, sem que para isso se tenham de admitir novos funcionários para o serviço do Estado.

§ único. Caberá também ao Ministério das Colónias a fiscalização das sociedades de navegação que, tendo contrato, ou participação com o Estado, façam navegação para as colónias.

Art. 29.º Esta lei entra imediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrário.

Sala das sessões da comissão do comércio e indústria, 19 de Maio de 1922.

Aníbal Lúcio de Azevedo.
Francisco Cruz (com declarações e restrições).
Nuno Simões (com declarações e restrições).
José Domingues dos Santos.
Sebastião de Herédia.
Artur Brandão (com declarações e restrições).
J. M. Nunes Loureiro.
F. G. Velhinho Correia, relator, com declarações designadamente pela doutrina do artigo 8.º

Proposta de lei n.º 22-B

Senhores Deputados. — Temos a honra de submeter à vossa apreciação uma proposta de lei pela qual são entregues à indústria particular os navios de comércio pertencentes ao Estado, cumprindo assim a promessa feita na declaração ministerial e satisfazendo também uma das aspirações consignadas no chamado Pacto dos Partidos.

A experiência demonstra a impossibilidade de continuar a administração directa pelo Estado dos seus navios mercantes, pois essa administração representa um pesado ónus para as finanças do Estado

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

e um prejuízo grave para a economia nacional, além de todos os prejuízos de ordem moral que tem acarretado para o país.

Nesta proposta estabelece-se a abertura de concursos para a exploração de frotas que estabeleçam as carreiras mais úteis à nossa economia, especialmente para as colónias portuguesas, indo-se até a concessão de subsídios; permite-se que o Estado possa entrar com os navios em participação nas emprêsas a que sejam adjudicadas essas carreiras e prevê-se a hipótese da alienação dos navios que não entrem nos concursos, os quais poderão ser vendidos a cidadãos portugueses, rodeando-se essa venda de todas as garantias.

O trabalho de liquidação é confiado a uma comissão que, pela sua constituïção, oferecerá todas as garantias de independência.

Procura-se pela obtenção de um empréstimo fazer face aos encargos avultados que nos lega a administração dos Transportes Marítimos do Estado, e, finalmente, coloca-se o juiz sindicante daqueles serviços em condições de poder desempenhar mais cabalmente o seu mandato.

Apresentamos as fórmulas que, no momento actual, nos pareceram as melhores para a solução do grave problema que à vossa consideração submetemos. A Câmara certamente as aperfeiçoará de modo a alcançarmos os fins que todos devemos ter em vista: aliviar o Tesouro Público de encargos injustificados, beneficiar a economia nacional, dar mais garantias de futuro às numerosas classes que se dedicam à indústria marítima e dar um grande exemplo de moralização na administração pública, levantando o bom nome do país aos olhos de nacionais e de estranhos.

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º É criada na dependência do Ministério do Comércio e Comunicações uma comissão, de que será presidente nato o respectivo Ministro, que se intitulará Comissão Liquidatária dos Transportes Marítimos do Estado.

Essa Comissão será constituída por:

Um juiz do Tribunal da Relação de Lisboa ou do Tribunal do Comércio de Lisboa, nomeado pelo Ministro da Justiça, e que será o vice-presidente;

Dois Senadores eleitos pela respectiva Câmara;

Três Deputados eleitos pela respectiva Câmara;

Um vogal do Conselho Superior de Finanças, eleito pelo mesmo Conselho;

Um oficial da armada, nomeado pelo Ministro da Marinha;

O director técnico do fomento do Ministério das Colónias;

O director de serviços da contabilidade do Ministério do Comércio;

Um delegado da secção de navegação da Associação Comercial de Lisboa ou da Associação dos Armadores, se esta estiver constituída à data da publicação desta lei;

Um delegado da Liga dos Oficiais da Marinha Mercante, por ela escolhido;

Dois peritos contabilistas designados pelo Tribunal do Comércio de Lisboa;

Um perito contabilista designado pelo conselho de administração do Banco de Portugal.

Art. 2.º A comissão elegerá três dos seus membros para constituírem uma direcção que funcionará como comissão executiva, para todos os assuntos de expediente.

Art. 3.º São atribuïções da comissão liquidatária:

a) Promover, nos termos desta lei, a transferência para a indústria particular da frota mercante do Estado;

b) Liquidar todas as agências, instalações e materiais pertencentes aos serviços da mesma frota, da forma mais conveniente aos interêsses do Estado;

c) Apurar todos os débitos dos Transportes Marítimos do Estado e proceder ao seu pagamento de acôrdo com o Ministério das Finanças;

d) Promover a cobrança de todos os créditos dos mesmos Transportes;

e) Promover o encerramento das contas dêsses serviços até a posse da comissão;

f) Organizar completamente em separado a contabilidade desde a posse da comissão;

g) Seguir todos os processos e reclamações em curso ou que seja necessário estabelecer, passando, quando findo o

seu mandato, à Direcção Geral da Contabilidade Pública a obrigação de seguir aqueles que ainda não estiverem terminados;

h) Prestar todo o auxílio às sindicâncias em curso.

§ único. A comissão colherá as mais largas informações, ouvindo técnicos competentes, sôbre as carreiras de navios mais convenientes à metrópole e às colónias.

Art. 4.º Logo que seja promulgada esta lei, cessará a exploração dos navios mercantes do Estado, até que lhes seja dado destino nos termos da mesma lei.

Art. 5.º Exceptuam-se do disposto no artigo antecedente:

a) Os navios em viagem, que terminarão as suas carreiras até o regresso ao pôrto de Lisboa;

b) Os navios afretados, que amarrarão logo que finde o primeiro prazo do afretamento;

c) Os navios que estão em exploração sem terem incluídos no seu roteiro os portos da metrópole, os quais deverão regressar a Lisboa logo que termine a viagem em curso;

d) Os navios que, até a transferência para a indústria particular, por alta conveniência pública, se reconheça indispensável deverem empreender qualquer viagem.

Art. 6.º Para se poder dar a excepção consignada na alínea *d*) do artigo anterior, dever-se hão realizar as seguintes condições:

a) A conveniência pública a que se refere a alínea *d*) do artigo anterior terá, para cada viagem, de ser reconhecida em Conselho de Ministros, sob parecer fundamentado da comissão;

b) Deverá fazer-se um orçamento das prováveis receitas e despesas da exploração;

c) A exploração só poderá ser feita por administração de particulares idóneos, que deverão ser cidadãos portugueses ou sociedades portuguesas, sendo adjudicada em concurso público, na base de uma percentagem sôbre a receita bruta, com as devidas garantias financeiras e da seriedade da entidade que faça a exploração.

§ 1.º Se a viagem fôr por conta do Ministério da Marinha, a conveniência pública será do mesmo modo reconhecida em Conselho de Ministros, mas serão dispensadas as outras condições expressas neste artigo.

§ 2.º As garantias financeiras a que se refere êste artigo serão as consignadas na alínea *b*) da condição 5.ª do artigo 9.º

Art. 7.º Os navios de comércio na posse do Estado serão entregues a sociedades portuguesas já constituídas ou a entidades que se obriguem a constituí-las nas condições seguintes:

a) As acções das sociedades serão nominativas e só poderão ser possuídas por cidadãos portugueses;

b) O valor dos navios será o valor venal fixado pelos Lloyds;

c) O valor dos navios será pago ao Estado:

1) Ou todo em dinheiro;

2) Ou parte em dinheiro e parte em acções inteiramente liberadas;

d) Na primeira hipótese da alínea anterior o Estado manterá junto da sociedade um comissariado pago pelo Estado.

Na segunda hipótese o Estado terá o direito de nomear, por meio de portaria, um número de administradores em relação com o capital acções em seu poder, mas que nunca excederá metade do número total dos administradores. O Estado renunciará ao direito de, com as suas acções, votar nas eleições dos corpos gerentes.

A fiscalização resultante da primeira hipótese e a participação na gerência da segunda hipótese excluir se hão mùtuamente.

e) Havendo pagamento em acções, será indispensável que a sociedade que as emita disponha, em capital já realizado, de valores pelo menos iguais ao valor total das acções entregues ao Estado. Quando o capital já realizado fôr constituído, no todo ou em parte, por navios, deverão estes ser avaliados pelos Lloyds.

Art. 8.º *a*) Os navios serão agrupados em frotas destinadas a:

1.º Carreiras directas para as colónias portuguesas de África e do Oriente, podendo esta última carreira eventualmente estender-se até o Japão e devendo fazer-se a ligação da costa oriental da África com a índia.

2.º Carreiras para o Brasil Norte, Brasil Sul e América do Norte, podendo a segunda eventualmente estender-se até a Argentina e a terceira estabelecer ligação com os Açôres.

b) Os navios tocarão sempre em Lisboa à ida ou à volta e uma vez, pelo menos, em Leixões;

c) Os navios terão Lisboa como seu

pôrto de armamento e farão viagens até os portos do norte da Europa e Mediterrâneo, tocando eventualmente na Grécia e Constantinopla;

d) A cada frota será distribuído um certo número de navios a empregar no melhor dos interêsses das sociedades adjudicatárias, devendo sempre navegar com tripulações portuguesas.

Art. 9.º O programa do concurso fixará, entre outras, as seguintes condições:

1.ª Carreiras obrigatórias a manter e sua periodicidade;

2.ª Depósito de 500.000$ para ser admitido ao concurso;

3.ª Entrega de 30 por cento do valor, pagável em numerário, dos navios adjudicados, dentro de oito dias, depois de feita a adjudicação, bem como pagamento, no mesmo período de tempo, da restante tonelagem à medida que fôr sendo entregue, e a contar da data da entrega;

4.ª Poderão, quando requeridos, ser concedidos prazos para pagamento em prestações dos 70 por cento restantes:

Durante cinco anos para os navios de vinte anos ou mais de idade;

Durante sete anos para os de dez a vinte anos;

Durante dez anos para os de menos de dez anos.

A taxa do juro será a do desconto no Banco de Portugal, acrescida de 1 por cento, e os juros serão pagos no fim de cada ano com a prestação;

5.ª Havendo concessão de prazos, os compradores terão de prestar as seguintes garantias:

a) Primeira hipoteca sôbre os navios pelo total das somas devidas ao Estado;

b) Garantia subsidiária em valores do Estado, títulos cotados na Bôlsa com a margem a fixar pelo Banco de Portugal, hipoteca de propriedades ou outros navios, ou garantia bancária;

c) Seguro do navio em companhias de seguros aceitas pela comissão, nos seguintes termos:

1) O valor do seguro será, pelo menos, igual ao da dívida ao Estado, acrescida de 10 por cento;

2) Um exemplar das apólices será entregue à comissão dentro de oito dias da data da assinatura do contrato;

3) No caso de avarias que atinjam metade do valor do navio, o pagamento da indemnização não poderá ser efectuado ao armador sem autorização da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

4) Por um *avenant* à apólice, estabelecido no acto da sua assinatura, deverá ser transferido para o Estado, a título de garantia pelas somas em dívida, o benefício da apólice no caso de perda total ou abandono;

5) No caso de indemnização paga pela companhia de seguros ser inferior à soma em dívida, o comprador terá de pagar a diferença;

6.ª Entrega, dentro de oito dias, depois de feita a adjudicação do título representativo do valor dos navios, que deva ser paga em acções liberadas;

7.ª As agências das sociedades serão sempre entregues a firmas portuguesas e só com autorização do Govêrno poderão ser entregues a estrangeiros;

8.ª O Estado gozará sempre dum direito de preferência como carregador e as tarifas a aplicar-lhe serão reduzidas de 10 por cento em relação ao carregador mais favorecido, ainda que seja a título de *primage;*

9.ª A sociedade não poderá ceder, vender, hipotecar os navios ou fazer quaisquer transferências dos seus direitos sem prévia autorização do Estado;

10.ª Será permitida à sociedade, com autorização do Govêrno, a troca de algumas unidades concedidas por outras mais convenientes e adequadas ao serviço a estabelecer, devendo o valor das unidades a entregar e a receber ser arbitrado prèviamente por corretores oficiais ingleses.

Art. 10.º No caso de alguns navios não poderem ser alienados por meio dos concursos estabelecidos no artigo antecedente, a comissão promoverá a venda dêsses navios, em bloco ou parcialmente, nas seguintes condições:

1.ª Os compradores serão cidadãos portugueses ou sociedades constituídas exclusivamente por portugueses;

2.ª Os compradores não poderão ceder, vender ou hipotecar os navios, ou fazer quaisquer transferências dos seus direitos sem prévia autorização do Estado;

3.ª Os compradores pagarão 30 por cento da importância total no acto da escritura e o restante no acto da recepção do navio;

4.ª Para o pagamento do restante po-

derão ser estabelecidos prazos nos mesmos termos das condições 4.ª e 5.ª do artigo antecedente;

5.ª Os navios cedidos por esta forma não poderão ser empregados em concorrência com os navios das emprêsas que tenham adquirido navios nos concursos a que se refere o artigo 7.º

Art. 11.º O dinheiro recebido dos navios constituirá receita do Tesouro Público para compensação das despesas feitas. As acções ficarão pertencendo ao fundo de protecção à marinha mercante.

Art. 12.º Poderão ser concedidos subsídios para a execução das carreiras de África e do Brasil, devendo o montante a pagar ser inscrito no Orçamento Geral do Estado e podendo, no caso das carreiras coloniais, contribuir para êsses subsídios as colónias da Guiné e de Moçambique.

Êsses subsídios deverão ser liquidados por viagens.

Art. 13.º Cada um dos membros da comissão liquidatária receberá mensalmente como gratificação, livre de descontos e impostos e acumulável com outros vencimentos, a quantia de 150$, à excepção dos membros da direcção, a que se refere o artigo 2.º, que perceberão 500$ cada um, nas mesmas condições.

Art. 14.º A comissão irá dispensando o pessoal de terra à medida que fôr desnecessário, fazendo regressar aos respectivos lugares os funcionários doutros quadros e devendo propor ao Govêrno a forma de atender aos direitos que, porventura, tenha adquirido o pessoal, para, nessa conformidade, ser presente ao Parlamento uma proposta de lei que regule essa situação.

Art. 15.º Emquanto não fôr tomada resolução definitiva sôbre êsse assunto, todo o pessoal dispensado e que não pertença na efectividade a qualquer outro serviço do Estado, perceberá 50 por cento do vencimento e subvenção que auferir, ficando com iguais direitos ao do restante pessoal, os empregados que foram dispensados do serviço depois da publicação do decreto n.º 7:797.

Art. 16.º É autorizado o Govêrno a contrair com a Caixa Geral de Depósitos um empréstimo até a quantia de 60:000 contos, para fazer face aos encargos do passivo da administração dos Transportes Marítimos do Estado e às despesas correntes da liquidação, inscrindo no Orçamento Geral do Estado a anuidade correspondente.

Art. 17.º A comissão poderá aplicar as receitas que fôr realizando, com excepção das provenientes da alienação dos navios, ao pagamento das responsabilidades da administração, devendo, porém, essas receitas ser abatidas do total de 60:000 contos autorizados.

Art. 18.º O serviço da Comissão será financeiramente autónomo, sob a fiscalização da Direcção Geral da Contabilidade Pública, devendo prestar contas da liquidação ao Conselho Superior de Finanças.

Art. 19.º É confirmado o decreto n.º 7:814, de 17 de Novembro de 1921, que mandou proceder a uma sindicância aos serviços dos Transportes Marítimos do Estado, devendo funcionar junto do juiz um delegado do Procurador da República e um juiz adjunto que êle requisitará ao Ministério da Justiça e dos Cultos, e aos quais será aplicável o disposto no artigo 3.º do mesmo decreto.

Art. 20.º A Direcção Geral do Comércio e Indústria fica incumbida a fiscalização junto das sociedades marítimas que tenham contrato ou participação com o Estado e o tratar de todas as questões relativas à exploração comercial dos portos, fomento do comércio marítimo, administração dos fundos que lhe sejam confiados e o serviço de informações.

§ único. Caberá também ao Ministério das Colónias a fiscalização das sociedades marítimas que, tendo contrato ou participação com o Estado, façam navegação para as colónias.

Art. 21.º É concedido o prazo de seis meses para a completa execução do disposto nesta lei, só podendo êsse prazo ser prorrogado por deliberação parlamentar.

Art. 22.º Esta lei entra imediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões, 20 de Março de 1922.

Albano Augusto de Portugal Durão
Eduardo Alberto Lima Basto.

Imprensa Nacional — 1921-1922