

deverá, no uso da faculdade conferida pelo artigo 10.º dos estatutos publicados no *Diário do Governo*, 3.ª série, de 23 de Junho de 1947, e logo após a publicação do presente diploma, requerer a convocação de uma assembleia geral extraordinária a que submeterá uma proposta de alteração do pacto social conducente a introduzir nele as necessárias harmonizações e, designadamente, a atribuir ao Estado um número de lugares nos órgãos sociais proporcionado à comparticipação adquirida por força do n.º 2 do artigo 1.º

Art. 13.º — 1. As empresas nacionalizadas serão reestruturadas por diploma a publicar no prazo de noventa dias, contados a partir da data da publicação deste decreto-lei.

2. Para a entidade ou entidades jurídico-económicas que vierem a resultar da reestruturação prevista no número anterior será transferida a titularidade das quotas nacionalizadas, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º

Art. 14.º — 1. A fim de preparar a reestruturação prevista no artigo anterior, constituir-se-á, no Ministério da Indústria e Tecnologia, uma comissão de reestruturação, que ficará incumbida de:

- a) Proceder aos estudos organizatórios, técnicos, económicos, financeiros e jurídicos indispensáveis, bem como realizar as diligências que se mostrarem convenientes;
- b) Estudar as bases da organização dos projectos e dos meios das empresas nacionalizadas, de modo a acautelar a eficiência e a eficácia do sistema de refinação e de distribuição nacionais;
- c) Realizar os estudos necessários para a elaboração de um estatuto unificado do pessoal e para a sua aplicação escalonada aos trabalhadores, tendo em conta a situação actual destes e a política global de salários e rendimentos definida pelo Governo;
- d) Estudar e propor as medidas legislativas ou de outra natureza requeridas pela execução útil das nacionalizações decretadas neste diploma.

2. Em ordem à unidade do planeamento e da gestão dos meios afectos ao sector dos petróleos, cumprirá à comissão de reestruturação coadjuvar os administradores por parte do Estado na Soponata, com respeito à reestruturação e reorganização do sector de transporte de petróleo bruto e de produtos refinados.

Art. 15.º — 1. A composição da comissão de reestruturação será aprovada em Conselho de Ministros, mediante proposta do Ministro da Indústria e Tecnologia.

2. As remunerações dos membros da comissão de reestruturação serão fixadas por despacho do Ministro da Indústria e Tecnologia, observados os limites estabelecidos no Decreto-Lei n.º 446/74, de 13 de Setembro.

3. A comissão de reestruturação poderá corresponder-se com quaisquer entidades públicas ou privadas e estabelecer com elas contactos que considerar necessários, ficando umas e outras obrigadas a fornecer-lhe as informações de que necessitar para o desempenho das suas funções.

4. Para o exercício das mesmas funções, a comissão de reestruturação poderá requisitar pessoal ao serviço das entidades do sector e o apoio dos meios materiais das sociedades nacionalizadas e será dotada com os meios financeiros necessários.

5. As despesas da comissão de reestruturação serão suportadas, rateadamente, pelas sociedades nacionalizadas, de acordo com os critérios fixados em despacho do Ministro da Indústria e Tecnologia.

Art. 16.º O presente diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Vasco dos Santos Gonçalves — Alvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — João Cardona Gomes Cravinho.*

Promulgado em 16 de Abril de 1975.

Publique-se.

O Presidente da República, FRANCISCO DA COSTA GOMES.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 205-B/75 de 16 de Abril

1. A importância estratégica dos caminhos de ferro, quer sob o ponto de vista económico, quer social, levou os governos, mesmo em épocas de acentuado liberalismo económico, a intervir na sua gestão.

Tal intervenção acentuou-se quando, perdido o monopólio de facto que os caminhos de ferro detinham em matéria de transportes, se intensificou a assistência financeira pública.

Aliás, as características essenciais da actual exploração ferroviária — operador único, elevados custos de exploração, exigência de volumosos capitais fixos, integração e concentração de serviços, o interesse social da exploração e a compensação dos custos daí resultantes — aconselham a sua nacionalização.

2. Previa o contrato de concessão firmado entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que no ano 2000 (fim do prazo de concessão) os accionistas seriam reembolsados pelo valor nominal das acções.

A posição actual, em termos de capital, corresponde à existência de somente 25,4 % na posse de particulares, representados por 5080 acções, no valor nominal de 1000\$ cada uma. Em contrapartida, os subsídios do Estado à exploração desde 1951 até 1973 montaram a mais de 5 500 000 contos e os subsídios totais, excluindo investimentos, somaram cerca de 7 400 000 contos.

Uma análise ulterior mais detalhada permitirá determinar com justeza as formas e o montante das indemnizações a fixar para o capital ainda pertencente ao domínio privado.

3. A nacionalização da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses insere-se no princípio consi-

nado no Programa do Governo Provisório 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 e realizar os objectivos ditados pela vocação económica da ferrovia.

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 Caminhos de Ferro Portugueses 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 Caminhos de Ferro Portugueses, 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 Caminhos de Ferro Portugueses 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 Caminhos de Ferro Portugueses, 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 dos Caminhos de Ferro Portugueses 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 amortização e juros de obrigações emitidas pela concessionária.

4. Mantém-se em vigor, relativamente à empresa nacionalizada, as obrigações assumidas pelo Estado nos artigos 50.º, 52.º e 53.º do contrato de concessão, cujas bases foram aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 104/73, de 13 de Março.

Art. 6.º O pessoal que à data do início da eficácia da nacionalização estiver ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses transitará automaticamente para a empresa nacionalizada.

Art. 7.º — 1. Enquanto não entrarem em vigor novos regulamentos e novas tarifas, mantém-se a vigência:

- a) Do Regulamento para a Política e Exploração dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 48 594, de 26 de Abril de 1968;
- b) Do Regulamento das Passagens de Nível, aprovado por despacho do Ministro das Comunicações de 2 de Outubro de 1957;
- c) Das tarifas;
- d) Dos regulamentos internos estabelecidos pela concessionária ao abrigo da legislação que lho consentia.

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 dos Caminhos de Ferro Portugueses, bem como o acordo colectivo de trabalho celebrado entre a mesma Companhia e os sindicatos representativos do pessoal, assumindo a empresa nacionalizada, nesse acordo, a posição que antes cabia à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Art. 8.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — Vasco dos Santos Gonçalves — Alvaro Cunhal — Mário Alberto Nobre Lopes Soares — Joaquim Jorge Magalhães Mota — Francisco José Cruz Pereira de Moura — Mário Luís da Silva Murteira — José Joaquim Fragoso — Alvaro 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-C/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 Nacional de Navegação, S. A. R. L., domina cerca de metade da actividade no sector da