

Conservatórias do Registo Civil de Setúbal, Leiria, Ponta Delgada, 5.^a e 6.^a de Lisboa e Feira — um terceiro-ajudante.

Conservatórias do Registo Civil de Sintra e 9.^a e 10.^a de Lisboa — um escriturário de 1.^a classe.

Conservatórias do Registo Civil de Torres Novas, Tomar, Sertã, Cabeceiras de Basto, Coruche, Vila Franca de Xira, Mértola e Loures — um escriturário de 2.^a classe.

b) Extinto um lugar de escriturário de 2.^a classe no quadro do pessoal auxiliar das Conservatórias do Registo Civil de Leiria, Ponta Delgada e 5.^a e 6.^a de Lisboa.

Ministério da Justiça, 24 de Fevereiro de 1968. — O Ministro da Justiça, *Mário Júlio de Almeida Costa*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Instituto Hidrográfico

Portaria n.º 23 244

Verificando-se a necessidade de estabelecer as condições em que serão feitas as regulações das agulhas magnéticas dos navios fora da barra de Lisboa:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, conforme o estabelecido no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 43 015, de 8 de Junho de 1960, o seguinte:

1.º Quando as condições de segurança não permitam desembarcar fora da barra o pessoal que procedeu à compensação das agulhas, o navio voltará a entrar no porto para o desembarcar.

2.º Nas observações à tabela anexa à Portaria n.º 17 786 é acrescida a observação 3.^a, com a seguinte redacção:

3.^a Quando a regulação de agulhas for feita fora da barra, a importância a pagar é elevada para o dobro.

Ministério da Marinha, 24 de Fevereiro de 1968. — O Ministro da Marinha, *Fernando Quintanilha Mendonça Dias*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Aviso

Por ordem superior se torna público que, segundo uma comunicação da Organização Intergovernamental Consultiva da Navegação Marítima, foi depositado em 20 de Dezembro de 1967, junto daquela Organização, o instrumento de aceitação pelo Governo da Austrália da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1960.

De harmonia com o disposto no artigo xi da Convenção, a aceitação da Austrália produz efeitos a partir de 20 de Março de 1968.

Até 8 de Janeiro de 1968 os seguintes Estados tinham depositado os instrumentos de aceitação da Convenção:

Haiti, Noruega, França, República do Vietname, Ghana, Peru, Estados Unidos da América (incluindo Porto Rico, Guam e as ilhas Virgens), Madagáscar, Marrocos, Espanha, Grécia, Japão, Tunísia, Cuba, Paraguai, Argélia, Libéria, Reino

Unido (incluindo Hong-Kong), Países Baixos (incluindo as Antilhas Holandesas), Dinamarca, Islândia, Jugoslávia, República da China, Arábia Saudita, Finlândia, Kuwait, República da Coreia, República Federal da Alemanha, Canadá, Birmânia, Chipre, República Árabe Unida, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, Filipinas, Malásia, Israel, Panamá, Costa do Marfim, Nigéria, Suécia, Suíça, Bélgica, Nova Zelândia, Paquistão, Índia, Líbano, Argentina, Polónia, Itália, Irão, Turquia, Portugal, México, Trindade e Tobago, Chile, Indonésia, Gâmbia, Roménia, Irlanda, Brasil, Somália, Checoslováquia, Nicarágua, Bulgária, Maurítania, África do Sul e Austrália.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 17 de Fevereiro de 1968. — O Director-Geral, *José Calvet de Magalhães*.

Aviso

Por ordem superior se faz público que, segundo uma comunicação da Embaixada da Polónia em Londres dirigida à Embaixada de Portugal na mesma cidade, foi depositado em 6 de Novembro de 1967, junto do Governo Polaco, o instrumento de adesão de Singapura ao Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955, modificando a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas à Navegação Aérea Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929.

Nos termos do parágrafo 3 do artigo XXIII do Protocolo, o mesmo entrou em vigor em relação a Singapura em 4 de Fevereiro de 1968.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 17 de Fevereiro de 1968. — O Director-Geral, *José Calvet de Magalhães*.

Aviso

Por ordem superior se torna público que, segundo uma comunicação do Conselho de Cooperação Aduaneira, com sede em Bruxelas, foi depositado em 11 de Janeiro de 1968 o instrumento de adesão da República Árabe Unida à Convenção Aduaneira sobre o Livrete A. T. A. para a Importação Temporária de Mercadorias (Convenção A. T. A.), concluída em Bruxelas em 6 de Dezembro de 1961.

Nos termos do parágrafo 2 do artigo 21.º da Convenção, a mesma entrará em vigor em relação à República Árabe Unida em 11 de Abril de 1968.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 17 de Fevereiro de 1968. — O Director-Geral, *José Calvet de Magalhães*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 48 262

O Decreto-Lei n.º 41 616, de 10 de Maio de 1958, fixou, com carácter provisório, os limites das zonas de servidão *non aedificandi* para a auto-estrada no prolongamento da ponte sobre o Tejo, entre Lisboa e Almada, para sul e para a variante da estrada nacional n.º 377, respectivamente nos valores de 100 m e de 30 m para

cada lado das directrizes previstas para tais vias de comunicação.

Simultaneamente, aquele Decreto-Lei n.º 41 616 fixava os limites das zonas de construção condicionada (faixas de respeito) para a auto-estrada e para a variante referidas, respectivamente, nos valores de 200 m e de 50 m para cada lado daquelas directrizes.

A Ponte Salazar, em Lisboa, e os respectivos acessos rodoviários permitem assegurar a ligação entre estradas nacionais a norte e a sul do Tejo, pelo que se justifica a sua integração na rede rodoviária nacional.

Torna-se também necessário rever e fixar as zonas de servidão *non aedificandi* e de construção condicionada (faixas de respeito) para aquelas vias de comunicação rodoviária.

Pelo que toca à auto-estrada a sul do Tejo, considera-se suficiente que a zona *non aedificandi* seja limitada de cada lado da via por uma linha que diste 75 m do respectivo eixo; e que a zona de construção condicionada (faixa de respeito) se estenda até à distância de 150 m para um e outro lado do mesmo eixo, limite que corresponde ao fixado pelo artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 41 887, de 30 de Setembro de 1958, para a auto-estrada entre Lisboa e Vila Franca de Xira.

Relativamente à variante da estrada nacional n.º 377 (via rápida para a Costa da Caparica), a zona *non aedificandi*, em relação a um e outro lado do respectivo eixo, é fixado, de acordo com a planta parcelar correspondente ao projecto da sua construção, nas larguras de 50 m para o troço entre a auto-estrada do Sul e as arribas da Costa da Caparica e de 30 m para os troços inicial e final, situados, respectivamente, nas imediações da Cova da Piedade e da Costa da Caparica, e que correspondem a zonas de expansão de aglomerados populacionais importantes. Impõe-se, porém, que a zona de construção condicionada se estenda até 100 m para um e outro lado do mesmo eixo, à semelhança do estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 38 366, de 6 de Agosto de 1951, para a via rápida correspondente à variante às estradas nacionais n.ºs 13 e 14 entre a circunvalação do Porto e o rio Leça (Via Norte).

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 É integrado na rede de estradas nacionais, a que se refere o Decreto-Lei n.º 34 593, de 11 de Maio de 1945 (Plano Rodoviário), o troço da auto-estrada do Sul entre Lisboa, na sua ligação com a auto-estrada Lisboa-Estoril (estrada nacional n.º 7), e o Fogueteiro, na sua ligação com as estradas nacionais n.ºs 10 e 378, o qual inclui a Ponte Salazar, em Lisboa, e os respectivos acessos, representados na planta anexa a este decreto-lei.

§ único. Será de conta da entidade encarregada da exploração da Ponte (presentemente o Gabinete da Ponte sobre o Tejo) a conservação desta, do viaduto norte e da praça de portagem, incluindo as respectivas instalações e terrenos anexos.

Art. 2.º Salvo o disposto no § único do artigo 5.º, as zonas *non aedificandi* em relação a um e outro lado dos eixos do troço da auto-estrada do Sul, a que se refere o artigo 1.º, e da variante à estrada nacional n.º 377 (via rápida para a Costa da Caparica) têm, respectivamente, as seguintes larguras:

a) Auto-estrada do Sul:

De Lisboa ao Fogueteiro 75 m

b) Via rápida para a Costa da Caparica:

Do entroncamento com a estrada nacional n.º 10, na Cova da Piedade, à auto-estrada do Sul	30 m
Da auto-estrada do Sul ao entroncamento com a estrada nacional n.º 10-1, junto à falésia da Costa da Caparica	50 m
Do entroncamento com a estrada nacional n.º 10-1, junto à falésia, e a Costa da Caparica	30 m

§ único. As zonas *non aedificandi* nos lados exteriores dos nós de ligação à auto-estrada terão a largura de 50 m em relação aos eixos dos respectivos ramos de acesso.

Art. 3.º Ficam proibidas quaisquer obras de construção, ampliação ou reconstrução dentro das zonas *non aedificandi* definidas no artigo 2.º e seu § único.

Art. 4.º Nenhuma obra de construção, ampliação ou reconstrução poderá ser executada a menos de 150 m do eixo do troço da auto-estrada referido no artigo 1.º ou dos eixos dos respectivos ramos de acesso e a menos de 100 m do eixo da variante à estrada nacional n.º 377 (via rápida para a Costa da Caparica) sem prévia autorização da Junta Autónoma de Estradas. Consequentemente, as câmaras municipais não poderão conceder as licenças a que se refere o n.º 20.º do artigo 51.º do Código Administrativo sem que os interessados produzam prova bastante daquela autorização.

§ único. As obras de construção, ampliação ou reconstrução executadas sem a autorização mencionada neste artigo serão demolidas à custa dos interessados, se houver procedido sem licença camarária, ou, havendo licença, à custa da câmara municipal que a tenha concedido.

Art. 5.º Os planos de urbanização dos aglomerados situados ao longo dos traçados da auto-estrada e da variante da estrada nacional n.º 377, a que se refere o presente diploma, deverão respeitar os condicionamentos estabelecidos nos artigos anteriores.

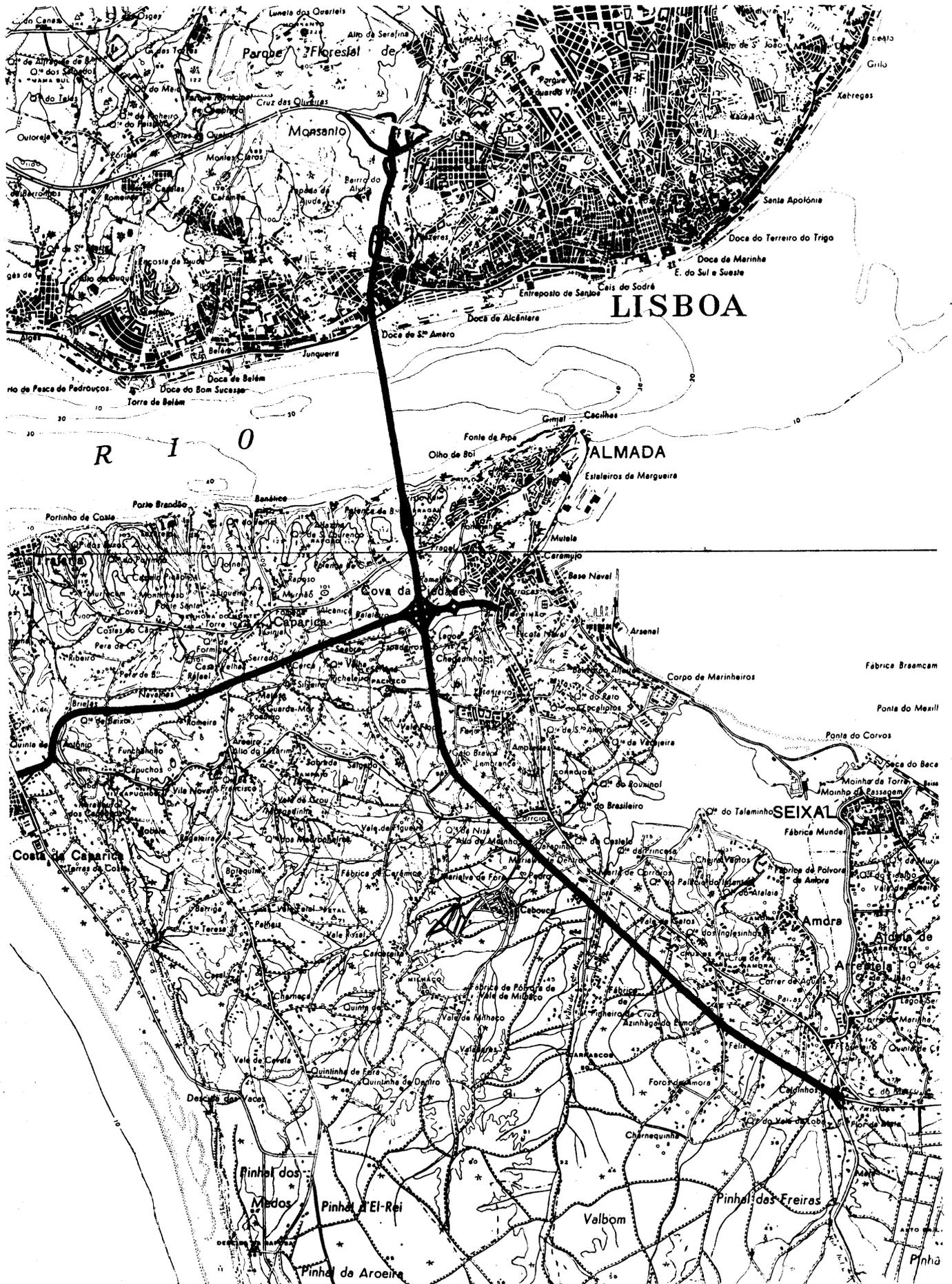
§ único. Em casos muito especiais em que se verifique a necessidade de reduzir as distâncias fixadas no artigo 2.º por motivos de natureza urbanística, sem que isso acarrete prejuízo sensível para as vias de comunicação referidas no corpo deste artigo, poderá o Ministro das Obras Públicas, ouvidas a Junta Autónoma de Estradas e a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, alterar por despacho aquelas distâncias.

Art. 6.º Sem prejuízo do estabelecido nos artigos anteriores, observar-se-ão as disposições aplicáveis do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, e do Decreto-Lei n.º 42 466, de 22 de Agosto de 1959, quanto às vias de comunicação a que se refere o presente decreto-lei.

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

Paços do Governo da República, 24 de Fevereiro de 1968. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — António Jorge Martins da Mota Veiga — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — Mário Júlio de Almeida Costa — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — José Albino Machado Vaz — 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.

Para ser presente à Assembleia Nacional.



Ministério das Obras Públicas, 24 de Fevereiro de 1968. — O Ministro das Obras Públicas, José Albino Machado Vaz.