

de turismo e desporto efectuados no País ou no estrangeiro.

13.º Os fornecimentos de gasolina previstos no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 41 281 far-se-ão nas seguintes condições:

- 1.º Os consumos serão sempre devidamente comprovados e justificados;
- 2.º A recepção nos locais de abastecimento, o transporte e a devolução das taras são de conta e risco das organizações beneficiárias;
- 3.º Mediante informação da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica poderá adiantar certas quantidades de gasolina às organizações interessadas;
- 4.º Os fornecimentos e consumos de gasolina relativos a cada organização constarão de contas que a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil fechará no termo dos períodos definidos no n.º 8.º desta portaria. Sem prejuízo de qualquer outro procedimento, suspender-se-ão os fornecimentos às organizações que não satisfaçam prontamente os débitos que lhes couberem. Não serão consideradas quebras por evaporação ou doutra natureza.

14.º A utilização de certos tipos de aviões poderá ser vedada, para efeitos da concessão de subsídios, quando se reconheça que não são adequados ou têm exagerada potência para os fins em vista. Poderá, também, fixar-se um limite de potência para a atribuição de subsídios em gasolina.

15.º As admissões aos cursos civis de pilotos e pára-quedistas serão pedidas pelas escolas à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, juntando para cada candidato:

- a) Três fotografias recentes de 2,5 cm x 3 cm;
- b) Bilhete de identidade, que será restituído depois de registado;
- c) Certidão do registo de nascimento;
- d) Documento comprovativo de habilitações literárias;
- e) Certificado de registo criminal, passado há não mais de noventa dias;
- f) Documento comprovativo de ter satisfeito às obrigações da Lei do Recrutamento Militar, quando a elas sujeito;
- g) Tratando-se de menores não emancipados, autorização do pai ou tutor, com assinatura reconhecida, passada há não mais de trinta dias.

§ 1.º Quando os candidatos forem militares em serviço activo, a documentação referida nas alíneas c) a g) deste número será substituída pela respectiva nota de assentos e pela autorização da entidade militar competente para a frequência do curso.

§ 2.º Tratando-se de candidatos estrangeiros, em vez dos documentos referidos nas alíneas b), c), e) e f), juntar-se-á o passaporte ou a autorização de residência permanente no País, que serão restituídos depois de registados.

§ 3.º A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil apurará se os candidatos dão as garantias exigidas na segunda parte do artigo 23.º da Lei n.º 2056, de 2 de Junho de 1952, e promoverá a sua inspecção médica. Dispensa-se, todavia, o apuramento daquelas garantias quando for apresentada a autorização prevista no § 1.º deste número ou quando o interessado for filiado da Mocidade Portuguesa e proposto por esta organização.

16.º Os titulares de licenças ou autorizações aeronáuticas civis deverão informar a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil das alterações do seu domicílio e, sendo portugueses, da sua situação militar, sob pena de suspensão pelo período de três meses a um ano.

17.º A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil poderá verificar em qualquer tempo se os titulares de licenças civis dão as garantias referidas no § 3.º do n.º 15.º e exigir-lhes novos certificados de registo criminal, devendo proceder à apreensão das licenças se não satisfizerem às disposições legais aplicáveis, e nomeadamente às constantes da primeira parte da alínea e) do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 41 281.

18.º As autorizações referidas no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 41 281 serão concedidas pelo chefe do Estado-Maior da Força Aérea, considerando-se aplicável a doutrina do mesmo artigo aos pára-quedistas militares.

19.º A redução de direitos aduaneiros referidos no artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 41 281 será pedida em requerimento dirigido ao director-geral das Alfândegas e entregue na Direcção-Geral da Aeronáutica Civil com lista em triplicado dos artigos a que respeita. Depois de informado, o requerimento será enviado ao seu destino com a lista em duplicado.

20.º Os demais assuntos respeitantes à execução do Decreto-Lei n.º 41 281 serão regulados entre o chefe do Estado-Maior da Força Aérea e o director-geral da Aeronáutica Civil, podendo os de rotina relativos a pagamentos de subsídios e a fornecimentos de gasolina ser objecto de correspondência directa entre o director dos Serviços Técnicos da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil e o director dos Serviços de Intendência e Contabilidade da Força Aérea.

Presidência do Conselho e Ministério das Comunicações, 11 de Agosto de 1958. — O Ministro da Defesa Nacional, *Fernando dos Santos Costa*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

## MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Direcção-Geral dos Registos e do Notariado

Portaria n.º 16 820

Verificando-se que não subsistem as condições a que se refere o artigo 4.º da Lei n.º 2049, de 6 de Agosto de 1951:

Manda o Governo de República Portuguesa, pelo Ministro da Justiça, que seja extinto o posto do registo civil de Baltar, concelho de Paredes.

Ministério da Justiça, 11 de Agosto de 1958. — O Ministro da Justiça, *João de Matos Antunes Varela*.

## MINISTÉRIOS DAS OBRAS PÚBLICAS E DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 41 820

1. O elevado índice dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais preocupa seriamente o Governo. A progressiva frequência de acidentes e doenças daquela natureza não pode, na verdade, deixar indiferentes os responsáveis. As consequências de ordem social e económica, e até de ordem moral, derivadas da sinistralidade do trabalho são por demais evidentes para que seja legítimo ignorá-las ou minimizá-las. O mal tem sido denunciado por toda a parte e ninguém, por certo, contestará a necessidade de providências efi-

cazes destinadas a evitá-lo, na medida do possível, ou a reduzi-lo a proporções menos graves.

2. A indústria da construção civil não é das que menos contribuem para o acréscimo dos infortúnios do trabalho. Mais do que qualquer outra, ela põe em risco com frequência até a vida de pessoas que lhe são estranhas. Assim se justifica que em vários países, ao encarar-se o problema dos acidentes de trabalho, se dê primazia aos aspectos da prevenção no campo da construção civil.

Portugal conta-se precisamente entre os países que mais cedo se preocuparam com a regulamentação das condições de segurança nos trabalhos da construção civil. Já por Decreto de 6 de Junho de 1895 se procurou garantir protecção aos operários ocupados nos trabalhos, públicos ou particulares, de construção e reparação de estradas, caminhos de ferro, pontes, aquedutos, terraplenagens, novas edificações, ampliações, transformações ou grandes reparações e, bem assim, em quaisquer obras de demolição.

É de notar o facto de se exigir nesse diploma que os mestres-de-obras fossem habilitados com exame sobre processos de construção e sobre as condições a observar para a segurança nos locais de trabalho. Registe-se ainda que, segundo o mesmo diploma, a responsabilidade pelos acidentes sofridos por qualquer operário recaía sobre a pessoa encarregada da direcção das obras.

3. Decorrido mais de meio século sobre aquele decreto, bem se compreende que as suas normas, já de si rudimentares e insuficientes, se mostrem obsoletas e inaplicáveis, tanto mais que, como é sabido, o avanço da técnica e os novos métodos de trabalho provocaram alterações profundas nas diversas actividades da construção civil.

Por outro lado, o problema da prevenção de acidentes de trabalho e o da segurança dos trabalhadores na indústria da construção civil começou quase por toda a parte a despertar interesse cada vez mais vivo, a ponto de a Organização Internacinal do Trabalho ter elaborado, para orientação dos governos nela representados, um regulamento-tipo com as regras mínimas a observar naquele importante ramo de actividade.

Para proceder à adaptação desse regulamento ao nosso país, foi oportunamente nomeada pelo presidente do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência uma comissão técnica com representação dos diversos sectores interessados, que apresentou, após cuidadoso estudo, as conclusões a que chegou.

É sobre os trabalhos dessa comissão, uma vez revistos pelos serviços competentes, que, em grande parte, assenta, nos seus aspectos técnicos, o regulamento publicado nesta mesma data.

4. Não se pouparam esforços para tornar acessível aos interessados, através da clareza das normas e da melhor sistematização dos assuntos desse regulamento, a interpretação das novas regras relativas à segurança nas obras da construção civil. Na própria terminologia adoptada mantiveram-se as designações correntemente usadas pelos trabalhadores ou pelos construtores civis.

Procurou-se ainda não onerar inutilmente as obras de construção ou de reparação. Mas acima deste intento pôs-se sempre a preocupação de acautelar efectivamente a vida e a integridade física dos trabalhadores, de modo a dar-lhes confiança e tranquilidade no trabalho e a criar condições de pleno rendimento.

5. No que respeita à repressão das infracções, teve-se em vista ajustar a sanção à gravidade da falta e promover que os responsáveis pelas obras se interessem

a sério pelo exacto cumprimento das normas agora decretadas.

Para garantia de execução dos novos preceitos, incorrerão nas multas previstas os responsáveis técnicos das obras e, nos casos em que a nomeação destes não seja obrigatória, o empreiteiro ou, não havendo empreitada, o dono das obras. Por via de regra, a aplicação da multa implicará a notificação ao interessado para suprir, em prazo certo, as deficiências encontradas.

6. O êxito das medidas estabelecidas agora dependerá da forma como for orientada a fiscalização. Por isso se dedicou ao assunto todo o cuidado, embora se saiba que só uma profunda reforma dos serviços da Inspeção do Trabalho logrará dar à fiscalização das condições de segurança e higiene dos locais de trabalho eficiência correspondente aos importantes valores humanos e económicos em causa.

De qualquer maneira, convém que, desde já, se crie e desenvolva, para além da força coerciva da lei, um estado de espírito capaz de congregiar todos os interessados na solução dos graves e complexos problemas da prevenção de acidentes de trabalho e doenças profissionais. Para tanto é mister — sem prejuízo da competência específica da Direcção-Geral do Trabalho e Corporações — que todas as entidades com poderes directos ou indirectos na fiscalização conjuguem entre si, no melhor espírito, os esforços a desenvolver e se empenhem em esclarecer os técnicos, os empreiteiros, os proprietários e os trabalhadores, persuadindo-os a cumprir todas as normas relativas à segurança nos trabalhos da construção civil.

Um conselho bem formulado e oportuno pode evitar, como facilmente se compreenderá, graves desastres na vida ou na fazenda das pessoas. Impõe-se, portanto, que a Inspeção do Trabalho e as outras entidades encarregadas de lhe darem cooperação não possam deixar de, sem prejuízo da acção repressiva prevista neste diploma, exercer uma missão educativa, divulgando as regras relativas à segurança no trabalho e convencendo as entidades patronais e os trabalhadores da necessidade de, no seu próprio interesse, afastarem, a tempo e na medida do possível, as diversas causas dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais.

7. É neste espírito que a Junta da Acção Social, criada pela Lei n.º 2085, de 17 de Agosto de 1956 (Plano de Formação Social e Corporativa), vai organizar uma campanha nacional de prevenção de acidentes de trabalho e doenças profissionais, enquanto a secção respectiva do Conselho Superior da Previdência Social estuda alguns importantes problemas respeitantes não só à prevenção de acidentes, mas também à indemnização e à recuperação e ocupação dos sinistrados do trabalho.

O presente diploma e o seu regulamento (também publicado nesta data) integram-se, pois, neste conjunto de providências, o que lhes confere interesse especial. Espera-se, na verdade, que eles, constituindo factor importante da campanha nacional de prevenção de acidentes de trabalho e doenças profissionais, contribuam para uma quebra sensível na sinistralidade do trabalho e, dessa forma, para uma apreciável valorização do capital humano da Nação.

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 As normas de segurança que devem ser obrigatoriamente adoptadas para protecção do trabalho

nas obras de construção civil serão objecto de regulamento a publicar pelos Ministérios das Obras Públicas e das Corporações e Previdência Social.

Art. 2.º A fiscalização do disposto no regulamento competirá à Inspeção do Trabalho e às câmaras municipais.

§ único. Nas obras do Estado e dos corpos administrativos, a fiscalização será da competência da Inspeção do Trabalho e dos serviços técnicos de que aquelas obras dependam.

Art. 3.º As infracções ao regulamento serão punidas com multa até 10.000\$, aplicáveis ao técnico responsável da obra, ou, se este não estiver nomeado, ao empreiteiro, ou, não havendo empreiteiro, ao dono da obra.

§ 1.º Em casos de maior gravidade, e quando a aplicação desta multa se mostrar ineficiente, poderão as obras ser embargadas pelas entidades fiscalizadoras.

§ 2.º Quando a aplicação do disposto no parágrafo anterior for motivada por falta imputável ao técnico responsável, poderá o Ministro das Corporações e Previdência Social, sob proposta da entidade fiscalizadora, suspendê-lo do exercício da profissão por um período de dois a vinte e quatro meses.

Art. 4.º Os trabalhadores que não se submetam às prescrições de segurança estabelecidas poderão ser punidos com suspensão de dois a quinze dias de trabalho.

Art. 5.º O julgamento das infracções ao regulamento será da competência dos tribunais do trabalho, sendo aplicável aos autos de notícia levantados pelos funcionários da fiscalização o disposto nos artigos 24.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 37 245, de 27 de Dezembro de 1948.

Art. 6.º Ninguém poderá ser despedido por ter reclamado contra a falta de segurança dos locais de trabalho, das instalações e dos aparelhos ou máquinas ali empregados.

§ único. Verificado o despedimento por essa causa, o trabalhador terá direito à indemnização fixada no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 31 280, de 22 de Maio de 1941.

Art. 7.º O Ministro das Corporações e Previdência Social poderá estabelecer as condições de exercício da actividade profissional dos trabalhadores da construção civil, bem como definir os títulos indispensáveis ao mesmo exercício.

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

Paços do Governo da República, 11 de Agosto de 1958. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Paulo Arsénio Virtissimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.

#### Decreto n.º 41 821

Considerando o exposto no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 41 820, desta data, e em observância do preceituado no artigo 1.º desse diploma, que prevê deverem as normas de segurança no trabalho da construção civil ser objecto de regulamento a publicar pelos Ministérios das Obras Públicas e das Corporações e Previdência Social;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

### Regulamento de Segurança no Trabalho da Construção Civil

#### TÍTULO I

Andaimes, plataformas suspensas, passadiços, pranchadas e escadas

#### CAPÍTULO I

#### Andaimes

#### SECÇÃO I

#### Disposições gerais

Artigo 1.º É obrigatório o emprego de andaimes nas obras de construção civil em que os operários tenham de trabalhar a mais de 4 m do solo ou de qualquer superfície contínua que ofereça as necessárias condições de segurança.

Art. 2.º Os andaimes serão de madeira, metálicos ou mistos.

Art. 3.º Sempre que não seja possível estabelecer ligações eficientes do andaime à construção, é indispensável a existência de duas filas de prumos. O afastamento entre estas há-de assegurar ao andaime posição independente, considerando mesmo a acção de forças eventuais, como a do vento.

Não é permitida a fixação dos andaimes à cofragem.

Art. 4.º Os andaimes de conservação não podem ser ligados a qualquer ponto das janelas e caixilharia que se encontrem em mau estado ou não ofereçam resistência bastante.

Art. 5.º A construção, desmontagem ou modificação de andaimes serão efectuadas por operários especialmente habilitados, sob a direcção de um técnico responsável, legalmente idóneo.

§ 1.º Nas localidades onde não haja técnicos poderão as entidades competentes dispensar a exigência da sua intervenção, desde que as condições de trabalho garantam a indispensável segurança e os andaimes não ultrapassem 8 m.

§ 2.º Os andaimes de altura superior a 25 m serão previamente calculados pelo técnico responsável, qualquer que seja o material neles empregado.

Art. 6.º Antes da montagem, todas as peças serão inspeccionadas, elemento por elemento, não podendo ser utilizadas as que não satisfaçam às condições deste regulamento.

§ único. Em seguida a temporais ou a interrupções de uso por mais de oito dias, o andaime será examinado pelo técnico responsável antes da sua utilização.

Os resultados dos exames ficarão registados, sob rubrica do técnico, na folha ou boletim de fiscalização da obra, presumindo-se que o acto foi omitido se faltar aquele averbamento ou a rubrica correspondente.

Art. 7.º Os andaimes serão montados de modo a resistirem a uma carga igual ao triplo do peso dos operários e materiais a suportar.

§ 1.º Poderá a fiscalização submeter os andaimes aos ensaios de resistência que repute necessários.

§ 2.º É proibida a acumulação de pessoas ou de materiais, na mesma zona do andaime, além do estritamente indispensável aos trabalhos em curso.

Art. 8.º A construção dos andaimes nos cunhais deverá ser feita com especiais cuidados, em ordem a con-