

passou a ser feita pontualmente, podendo mesmo efectuar-se antes da respectiva importação.

Naquela data consideraram-se congeladas todas as contas de justificativos de transferências, registados nas delegações do Fundo Cambial, pelos saldos que então apresentavam, e autorizou-se, ainda, o registo de justificativos referentes a mercadorias importadas anteriormente à mencionada data e não caducados, até 15 do mesmo mês.

Na vigência do novo sistema de pagamentos, e por utilização dos mecanismos por ele criados, foram já efectuadas algumas transferências dentro dos valores assim obtidos, não tendo, porém, sido possível liquidar todas essas quantias.

Havendo, pois, necessidade de regular a forma de liquidação de todas as operações comerciais entre a província de Angola e a metrópole efectuadas anteriormente a 1 de Março de 1963 e ainda por regularizar, e tendo em vista avaliar, com toda a exactidão, o montante das importâncias a transferir a esse título, determino que:

1.º Até 30 dias, a partir da data da publicação deste despacho no *Boletim Oficial*, os titulares das contas de justificativos para transferências, ao abrigo dos n.ºs 3.º a 6.º do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 40 483, de 31 de Dezembro de 1955, poderão depositar, nas instituições de crédito da província de Angola, em contas cativas, abertas ou a abrir em nome dos respectivos credores metropolitanos, a totalidade das importâncias que pretendam transferir até à concorrência dos saldos daquelas contas.

2.º Os referidos depósitos só serão tornados efectivos depois de a Inspeção de Crédito e Seguros ter procedido à conveniente apreciação da sua licitude, tendo em consideração as operações comerciais de que resultaram as dívidas declaradas pelos importadores.

3.º Proceder-se-á seguidamente ao apuramento do montante das contas de justificativos para transferência de cada titular e, relativamente àquelas cujos depósitos se mostrarem inferiores aos limites permitidos, será efectuada a anulação de justificativos por valor correspondente ao total das importâncias não depositadas.

4.º Uma vez calculadas, por este modo, as importâncias a transferir da província para a metrópole, determinará a Inspeção de Crédito e Seguros o esquema de liquidação que se lhe afigurar possível, em face do valor obtido e das disponibilidades da província em meios de pagamento sobre o exterior.

5.º As importâncias depositadas nos termos deste despacho poderão ser total ou parcialmente utilizadas pelos detentores desses depósitos, de harmonia com a legislação vigente, para pagamentos a residentes em Angola, mas a referida utilização implica imediata anulação, por quantitativo correspondente, do respectivo direito de transferência.

Ministério do Ultramar, 20 de Janeiro de 1965. — O Ministro do Ultramar, *António Augusto Peixoto Correia*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de Angola. — *Peixoto Correia*.

### Serviços Aduaneiros

#### Portaria n.º 21 075

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do artigo 6.º do Decreto n.º 41 026, de 9 de Março de 1957, sob proposta do Governo-Geral de Moçambique, que sejam mantidas em

vigor durante todo o ano de 1965 as disposições constantes do n.º 2.º da Portaria n.º 18 771, de 11 de Outubro de 1961.

Ministério do Ultramar, 29 de Janeiro de 1965. — O Ministro do Ultramar, *António Augusto Peixoto Correia*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Moçambique. — *Peixoto Correia*.

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

#### Direcção dos Serviços de Exploração e Material

##### 3.ª Repartição

#### Portaria n.º 21 076

O Comité International des Transports, organismo internacional de que faz parte a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, elaborou novas disposições complementares uniformes da Convenção internacional para o transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.), assinadas em Berna em 25 de Fevereiro de 1961, e que devem entrar imediatamente em vigor, assim como a Convenção internacional para o transporte de passageiros e bagagens em caminho de ferro (C. I. V.), assinada na mesma data.

O mesmo organismo notificou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de que as disposições complementares uniformes da C. I. V. anterior, aprovadas pela Portaria n.º 15 831, de 21 de Abril de 1956, publicada no *Diário do Governo* n.º 81, 1.ª série, da mesma data, continuariam a vigorar para a nova Convenção.

Verificando-se vantagem da sua adopção nas linhas do continente:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações:

Que as disposições complementares uniformes da C. I. V., acima citadas, continuem a vigorar para a nova Convenção;

Aprovar as disposições complementares uniformes a seguir transcritas, para a nova Convenção internacional para o transporte de mercadorias em caminhos de ferro (C. I. M.), para serem adoptadas nos caminhos de ferro do continente, a partir da data da entrada em vigor da referida Convenção.

Ministério das Comunicações, 29 de Janeiro de 1965. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribciro*.

#### Disposições complementares uniformes da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.), de 25 de Fevereiro de 1961.

##### ARTIGO 3.º

Se se verificar, durante o percurso, que foram aceites objectos excluídos do transporte, mesmo sob a denominação prescrita, o transporte destes objectos deve ser suspenso. Se for necessário, serão pedidas ao expedidor instruções, que deverão ser conformes com o direito nacional do país onde o transporte tiver sido suspenso. O expedidor terá de pagar o preço de transporte e as outras despesas feitas até ao ponto em que o transporte foi suspenso, incluindo nestas as sobretaxas eventuais previstas no artigo 7.º

Todavia, se se tratar de objectos cujo transporte é reservado ao correio num dos países interessados, qualquer estação desse país poderá entregá-los ao correio, mediante pagamento das despesas com que estiverem sobrecarregados.

## ARTIGO 4.º

1. Nos transportes entre o continente e a Grã-Bretanha, os objectos seguintes, desde que sejam transbordados nos portos, só poderão ser aceites em condições especiais a determinar para cada caso:

As mercadorias com mais de 6 m (20 pés ingleses) de comprimento ou constituindo um volume indivisível com peso superior a 4000 kg. Todavia, os veículos montados sobre rodas, carregados ou vazios, incluindo carros de mudanças, assim como todas as máquinas montadas sobre rodas, poderão ser aceites sem prévio acordo especial se o seu peso não ultrapassar 5000 kg; porém, as dimensões desses veículos ou máquinas não poderão exceder:

Comprimento total: 4,87 m (16 pés ingleses);  
 Altura lateral, medida a partir do solo: 2,28 m (7,6 pés ingleses);  
 Altura máxima, medida a partir do solo: 2,90 m (9,6 pés ingleses);  
 Distância entre os eixos: 2,28 m (7,6 pés ingleses);  
 Largura: 2,43 m (8 pés ingleses).

2. No tráfego com a Finlândia por Estocolmo-Turum satama (Abo hamu) deverão observar-se as seguintes restrições:

Os veículos de caminhos de ferro rodando sobre as próprias rodas são excluídos do transporte;

As substâncias e objectos designados no Anexo I à C. I. M., o óxido de cálcio, o ferro-silício, o ferro-fósforo, os transportes fúnebres e os animais vivos são excluídos do transporte;

Os objectos que formem um todo indivisível pesando mais de 5000 kg e os que tenham mais de 5,75 m de comprimento total, 2,80 m de largura e 2,50 m de altura, só serão aceites a transporte sob condições especiais a determinar em cada caso pelo caminho de ferro.

## ARTIGO 6.º

1. As declarações de expedição fornecidas pelos particulares serão consideradas em conformidade com o modelo prescrito, pela aposição, à custa dos requerentes, do carimbo de fiscalização de um caminho de ferro ou de um grupo de caminhos de ferro.

2. No tráfego com a Grã-Bretanha, o expedidor deve mencionar no espaço 22 «Tarifas e percurso requeridos» a carreira de navegação pela qual o transporte deve ser encaminhado.

3. Quando, para remessas destinadas a localidades servidas por várias estações pertencentes ao mesmo caminho de ferro ou a caminhos de ferro diferentes, a estação de destino não for designada de uma forma suficientemente clara para que seja possível determiná-la com precisão, o caminho de ferro pode escolher a estação para a qual o transporte deve ser encaminhado.

4. A indicação do posto da alfândega que figure somente nos documentos de alfândega não envolve responsabilidade para o caminho de ferro. A inscrição de uma estação no espaço 22 «Tarifas e percursos requeridos» da declaração de expedição não é considerada como prescrição da estação em que devem ser cumpridas as formalidades alfandegárias.

5. O expedidor pode indicar, como destinatário, a estação ou um agente da estação destinatária, se apresentar

na estação expedidora uma autorização escrita do caminho de ferro destinatário.

6. Para os transportes que utilizem linhas de bitola diferente, o carregamento efectuado no caminho de ferro expedidor determina a quantidade de declarações de expedição a utilizar para o percurso total. Para os transportes provenientes de uma estação situada numa linha de via estreita (bitola inferior a 1,435 m), o carregamento efectuado na linha de via mais larga, em ligação com a linha de caminho de ferro de via estreita, determina a quantidade de declarações de expedição a utilizar no percurso total. Todavia, a regulamentação do caminho de ferro expedidor de via estreita pode prescrever que a carga efectuada na estação expedidora determine a quantidade de declarações de expedição a utilizar para o percurso total.

7. Quando da entrega, ao transporte, de uma mercadoria numa embalagem munida de um selo de garantia ou de aprovação internacional aposto sob a fiscalização de uma empresa de caminho de ferro, o expedidor deve, se quiser aproveitar as vantagens concedidas pelo caminho de ferro no caso de utilização de tais embalagens, mencionar na declaração de expedição, no espaço 17 «Designação da mercadoria», que a embalagem está munida de um selo de garantia ou de aprovação. Esta menção deve ser feita da maneira seguinte: «Embalagem estampilhada UIC».

8. Durante o prazo de três meses depois da chegada da mercadoria, o interessado pode pedir, em casos justificados, que lhe seja facultado o exame do boletim de chegada da remessa. O caminho de ferro pode à sua escolha autorizar o exame do referido documento nas suas dependências ou enviá-lo a título devolutivo ao interessado, ou ainda remeter-lhe uma fotocópia do mesmo documento, mediante o pagamento das despesas.

9. Para todas as remessas acompanhadas, o expedidor deverá mencionar na declaração de expedição, no espaço 9 «Declarações», a quantidade de acompanhadores.

## ARTIGO 7.º

1. A sobretaxa prevista no parágrafo 7, alínea b), é igualmente cobrada pelos objectos submetidos a condições menos rigorosas do que as prescritas pelo Anexo I, em consequência de acordo existente entre dois ou vários Estados ou de cláusulas tarifárias, em virtude do artigo 4.º, parágrafo 2.

2. A estação que verificou haver excesso de carga e as estações fronteiriças de entrada dos países subsequentes decidirão se a remessa pode ser transportada sem modificação nas linhas de caminho de ferro do país onde elas estão situadas.

Se uma estação for de opinião de que o carregamento deve ser modificado, procederá da seguinte maneira:

a) Se a remessa total puder ser transbordada para um vagão apropriado, sem riscos especiais para a mercadoria, esta operação deverá ser efectuada e o vagão será remetido ao seu destino; eventualmente serão pedidas instruções a quem de direito;

b) Se o transbordo não puder ser efectuado para um só vagão, a estação decidirá, da melhor forma para o interessado, se a este devem ser pedidas instruções sobre a maneira de proceder ou se a carga excedente deve ser encaminhada de ofício para o seu destino.

3. A sobretaxa prevista no parágrafo 7, alínea c), é calculada sobre o preço aplicado ao conjunto da carga; quando

a remessa for constituída por mercadorias taxadas de maneira diferente, cujo peso esteja inscrito separadamente na declaração de expedição, deverá ser considerado o preço mais elevado aplicado a uma parte da carga.

## ARTIGO 8.º

O carimbo datador da estação expedidora deverá igualmente ser aposto nas folhas complementares da declaração de expedição estabelecidas em virtude do artigo 6.º, parágrafo 8.

## ARTIGO 9.º

A taxa de desinfecção é cobrada segundo a tarifa das despesas por operações acessórias do caminho de ferro que procede à desinfecção.

## ARTIGO 10.º

1. As prescrições de carácter geral inscritas na declaração de expedição, tais como: «itinerário mais curto», «tarifa mais reduzida», não obrigam o caminho de ferro.

2. Para o cálculo da quantia a reembolsar, de harmonia com o parágrafo 7, o câmbio de conversão a aplicar é aquele que foi primitivamente utilizado para o cálculo do preço de transporte, ou que teria sido utilizado se não tivesse sido feita a aplicação de uma tarifa internacional. A importância do pagamento a efectuar é igual à quantia assim calculada.

3. O expedidor tem o direito, em conformidade com a C. I. M. e nas condições a seguir indicadas, de pedir, na declaração de expedição, a renovação de gelo em trânsito.

A renovação de gelo só pode ser pedida nas estações especialmente designadas pelos caminhos de ferro para o efeito; estas estações são, a pedido, levadas ao conhecimento do expedidor pela estação de partida.

O expedidor deve indicar na declaração de expedição o mandatário encarregado de efectuar as operações de renovação de gelo.

O caminho de ferro pode exigir que esse mandatário seja por ele aprovado. O expedidor deve apresentar o pedido de renovação de gelo inscrevendo a indicação «Renovação de gelo em . . . (estação) por . . . (mandatário designado, isto é, conforme o caso, uma empresa privada ou o caminho de ferro, se este último se encarregar da renovação de gelo)» no espaço 9 «Declarações».

Os caminhos de ferro indicam na sua tarifa se e em que condições os pedidos de renovação de gelo são aceites do expedidor, do consignatário autorizado a interferir ou do mandatário de um deles, sem que esta operação tenha sido pedida na declaração de expedição.

## ARTIGO 12.º

1. Todas as indicações que devem ser colocadas nos volumes em virtude do parágrafo 6 podem ser reunidas numa só etiqueta.

2. O caminho de ferro pode exigir que os pequenos volumes da mesma natureza, em remessas de detalhe (pequenos objectos de ferro, etc.), cuja aceitação e manutenção ocasionem sensível perda de tempo, sejam atados ou embalados, de modo a formarem unidades mais volumosas.

3. Os volumes que contenham chapas, películas e papéis com emulsão sensível a radiações luminosas, radioactivas ou outras (por exemplo, as chapas ou papéis fotográficos, os filmes cinematográficos ou fotográficos, as películas para radiografias), devem ser munidos pelo expedidor de rótulos com o formato de 10,5 cm x 14,8 cm (A<sub>6</sub>

horizontal); estes rótulos devem trazer a designação «Foto» em caracteres de, pelo menos, 4 cm e reproduzir uma faixa com a indicação de filme cinematográfico com, pelo menos, 8 cm de largura, perfurado dos dois lados.

Os volumes podem ser também marcados por meio de um outro sinal que tenha as características acima citadas.

## ARTIGO 13.º

Quando, por falta, insuficiência ou irregularidade dos documentos a entregar, a remessa tenha que ser retida ou não possa ser entregue, o caminho de ferro pode cobrar as despesas de estacionamento e armazenagem previstas pelas tarifas.

## ARTIGO 15.º

1. Quando o posto da alfândega se encontre a uma certa distância da estação intermédia designada pelo expedidor para o desembarço aduaneiro, o caminho de ferro resolve se a mercadoria deve ser transferida para o posto da alfândega ou se o desembarço aduaneiro deve ser feito na estação. As despesas sobrecarregam a mercadoria.

2. O expedidor que deseje usar de um dos direitos mencionados sob o parágrafo 1, alíneas a) e b), deve mencioná-lo na declaração de expedição, no espaço 9 «Declarações», indicando a estação onde o desembarço aduaneiro deve ser realizado; o consignatário que deseje usar de um destes direitos deve mencioná-lo na sua ordem, indicando a estação onde o desembarço aduaneiro deve ser realizado.

## ARTIGO 16.º

Se uma parte dos objectos mencionados na declaração de expedição faltar no acto de entrega, o valor total das somas resultante da declaração de expedição deve, mesmo assim, ser pago. Fica reservado ao destinatário o direito de reclamar o reembolso das despesas respeitantes aos objectos não entregues.

## ARTIGO 17.º

As despesas de renovação de gelo pedida em conformidade com a disposição complementar uniforme 3 ao artigo 10.º são lançadas na declaração de expedição e pagas pelo expedidor em conformidade com a indicação de pagamento à partida ou levadas a cargo do destinatário, salvo se o interessado, ao mesmo tempo que der a ordem de renovação de gelo, indicar que pagará directamente as despesas à empresa de renovação de gelo.

## ARTIGO 18.º

Para o cálculo das importâncias devidas, o câmbio de conversão a aplicar é aquele que foi primitivamente utilizado para o cálculo das despesas, ou o que teria sido se não tivesse havido nenhum erro. A importância do pagamento a efectuar é igual à quantia assim calculada.

## ARTIGO 19.º

A declaração de expedição ou o seu duplicado, contendo a indicação de um reembolso e tendo aposto um carimbo datador, servem de prova ao interessado de que a mercadoria foi sobrecarregada com este reembolso. O estabelecimento de boletins de reembolso é regulado pelas disposições em vigor no caminho de ferro expedidor.

## ARTIGO 21.º

A declaração escrita conforme o modelo previsto no Anexo IV «a» deve ser redigida segundo as disposições do artigo 6.º, segundo período.

## ARTIGO 23.º

1. Não será dado seguimento às ordens ulteriores que, em face das prescrições do artigo 5.º, parágrafos 4 e 5, não possam ser executadas.

2. A cobrança eventual de uma taxa pela execução das ordens ulteriores é determinada segundo a tarifa aplicada à remessa:

Pelo caminho de ferro expedidor, quando a ordem ulterior seja dada pelo expedidor;

Pelo caminho de ferro destinatário, quando a ordem ulterior seja dada pelo consignatário.

Esta taxa deve ser paga na ocasião da entrega da ordem ulterior.

3. No caso de atraso no transporte ou na entrega, provocado pela execução das ordens ulteriores, o caminho de ferro pode cobrar despesas de estacionamento e de armazenagem em conformidade com as tarifas, a não ser que tenha havido falta da sua parte.

## ARTIGO 24.º

1. Os avisos enviados ao expedidor devem ser redigidos na língua oficial da estação expedidora, ou numa das três línguas francesa, alemã ou italiana.

Quando a língua utilizada não seja a do país a que pertence a estação expedidora, a obrigação de traduzir o aviso pertence ao expedidor.

2. A cobrança eventual de uma taxa pela execução das instruções é determinada segundo a tarifa aplicada à remessa:

Pelo caminho de ferro expedidor, quando as instruções sejam dadas pelo expedidor;

Pelo caminho de ferro destinatário, quando elas sejam dadas pelo consignatário.

Esta taxa deve ser paga na ocasião da entrega das instruções. Todavia, quando o expedidor envie as suas instruções directamente à estação onde se encontra a mercadoria e esteja prevista uma taxa na tarifa pela qual a remessa foi taxada até à dita estação, esta taxa sobrecarrega a mercadoria. O mesmo sucede quando o caminho de ferro execute instruções que o expedidor tenha dado na declaração de expedição em conformidade com o parágrafo 3.º, primeiro período.

## ARTIGO 25.º

1. Os avisos enviados ao expedidor devem ser redigidos na língua oficial da estação expedidora, ou numa das três línguas francesa, alemã ou italiana. Quando a língua utilizada não seja a do país a que pertence a estação expedidora, a obrigação de traduzir o aviso pertence ao expedidor.

2. O expedidor que, em conformidade com o parágrafo 1.º, segundo período, tenha pedido, na declaração de expedição, que seja avisado directamente do impedimento à entrega, quer por escrito, quer pelo telégrafo, pode transmitir directamente as suas instruções à estação destinatária. O expedidor deve juntar o duplicado da declaração de expedição, no qual as instruções devem estar reproduzidas e assinadas por ele. Se a mercadoria tiver sido rejeitada pelo destinatário, basta que o expedidor junte o aviso de impedimento à entrega procedente da estação destinatária. As instruções que tenham por fim uma das alterações ao contrato de transporte previstas pelo artigo 21.º, parágrafo 1.º, alíneas f), g) e h), devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

3. A cobrança eventual de uma taxa pela execução das instruções é determinada segundo a tarifa aplicada à remessa:

Pelo caminho de ferro expedidor, quando as instruções sejam dadas pelo expedidor;

Pelo caminho de ferro destinatário, quando elas sejam dadas pelo consignatário.

Esta taxa deve ser paga na ocasião da entrega das instruções. Todavia, quando o expedidor, em conformidade com a disposição complementar uniforme 2, envie as suas instruções directamente à estação destinatária e esteja prevista uma taxa na tarifa pela qual a remessa foi taxada até à dita estação, esta taxa sobrecarrega a mercadoria. O mesmo sucede quando o expedidor, em conformidade com o parágrafo 1.º, antepenúltimo período, pedir, na declaração de expedição, que a mercadoria lhe seja devolvida de ofício.

## ARTIGO 27.º

Quando, a pedido do expedidor, o caminho de ferro forneça encerados alugados, não assume qualquer outra responsabilidade além da que lhe compete pelo transporte em vagões abertos, sem encerados, mesmo que se trate de mercadorias que, segundo as prescrições da tarifa, não são transportadas em vagões abertos.

## ARTIGO 34.º

Só o caso de ser excedido o prazo total de entrega pode dar direito a indemnização.

## ARTIGO 39.º

Se o interessado omitiu, contrariamente às prescrições em vigor, a apresentação de uma tradução numa das línguas previstas pela C. I. M., os agentes do caminho de ferro que fizerem essa tradução, sem que ela seja pedida pelo interessado, são contudo considerados como agindo por conta do mesmo.

## ARTIGO 41.º

1. As reclamações devem ser fundamentadas.

2. Os pedidos de rectificação de taxa devem ser acompanhados, em original ou em cópia, em conformidade com o parágrafo 4.º:

Da declaração de expedição, quando esses pedidos forem relativos a quantias pagas pelo destinatário; Do duplicado da declaração de expedição, quando esses pedidos forem relativos a quantias pagas pelo expedidor, e de todos os documentos susceptíveis de justificarem o fundamento do pedido, e especialmente da conta de despesas, organizada em conformidade com as disposições do artigo 17.º, parágrafo 7.º.

3. Os pedidos de indemnização, por perda ou avaria, devem ser acompanhados, além dos documentos previstos no parágrafo 3.º, de todos os documentos susceptíveis de justificarem o fundamento do pedido e das provas justificativas do valor da mercadoria (especialmente a factura de compra).

4. Os pedidos apresentados por outras pessoas que não sejam os interessados, nos termos do artigo 42.º, só serão tomados em consideração quando sejam acompanhados de uma declaração, numa folha à parte, pela qual o interessado autoriza que a importância a pagar seja entregue ao reclamante. Esta declaração, cuja assinatura deve

ser reconhecida se o caminho de ferro o exigir, deve ser estabelecida em conformidade com as prescrições legais do Estado do qual depende a administração encarregada da liquidação. Essa declaração é conservada pelo caminho de ferro.

ARTIGO 57.º

1. Far-se-á a conversão do franco-ouro na moeda do país de harmonia com as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando a execução do contrato de transporte ou de outras obrigações que dele resultem necessite de conversão de moeda, esta conversão será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro que é encarregado desta operação, o qual será publicado por meio de aviso afixado no postigo da bilheteira ou de outra forma apropriada.

O câmbio de conversão a utilizar é — sem prejuízo das prescrições particulares previstas na disposição complementar uniforme n.º 2 ao artigo 10.º e na disposição complementar uniforme ao artigo 18.º — aquele que foi fixado para o dia em que a conversão for efectuada.

**Disposição complementar uniforme do Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Contentores (RICO) — Anexo VIII da C. I. M.**

ARTIGO 2.º

1. Quando os contentores fechados circulem carregados, o expedidor, ao entregá-los para transporte, deverá ter o cuidado de os fechar à chave, com selo de chumbo ou a cadeado. O contentor deve ficar fechado de modo a não poder ser violado sem vestígio aparente de arrombamento.

Compete ao expedidor de mercadorias entregues em contentores abertos tomar as disposições necessárias para evitar os riscos que o emprego destes contentores possa ocasionar a essas mercadorias.

2. Quando um contentor carregado se avarie em trânsito de tal modo que não possa seguir, o caminho de ferro pode transferir a mercadoria para outro contentor ou vagão. Quando a transferência se faça para um vagão, o preço de transporte será calculado como se o transporte tivesse sido efectuado em vagão desde a estação expedidora até à de destino, salvo se o preço de transporte em contentor for menor.

Ministério das Comunicações, 29 de Janeiro de 1965. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

**SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA**

Processo n.º 58 561. — Autos de recurso para tribunal pleno. Recorrentes, Alfredo Felner Garcês Palha e outros. Recorridos, Rui Felner Garcês Palha e mulher.

Acordam, em sessão plena, no Supremo Tribunal de Justiça:

Alfredo Felner Garcês Palha e outros recorrem para o tribunal pleno do Acórdão deste Supremo Tribunal de 7 de Novembro de 1961, publicado no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 111, p. 479, e do que desatendeu as respectivas nulidades, com o fundamento de que eles assentam, relativamente às mesmas questões de direito, sobre soluções opostas às sustentadas no Acórdão, também do Supremo, de 21 de Maio de 1940, certificado a fl. 424 e sumariado no *Jornal do Povo*, anos 5.º e 6.º, parte 2.ª, p. 138.

E tendo a secção ordenado o prosseguimento do recurso, por reputar verificados os pressupostos legais, alegaram depois as partes.

Os recorrentes pretendem que se lavre assento sobre os dois pontos prejudiciais suscitados na sua resposta inicial e no sentido de que:

1.º A oponente Maria Luísa não era parte legítima para se opor ao inventário, dado que, facultada essa oposição pelo artigo 1374.º do Código de 1939 apenas aos nele «interessados», nestes se não inclui o cônjuge meeiro de herdeiro;

2.º Se o fosse, não teria capacidade judiciária para exercer a oposição, visto o que se dispõe no artigo 18.º do mesmo código.

E os recorridos, insistindo na inexistência do conflito, entendem que, a tirar-se assento, deverá sê-lo nos termos do acórdão recorrido.

Estão elas de acordo em que os artigos 1326.º, 1329.º e 1332.º do actual Código de Processo Civil, já então em vigor, tornaram líquido que o cônjuge meeiro de herdeiro tem legitimidade para se opor ao inventário. Mas, enquanto os recorrentes pretendem que são de natureza inovadora, os recorridos opõem que têm feição interpretativa. No que são estes secundados pelo douto magistrado do Ministério Público junto do Supremo Tribunal, quando opina que o acórdão recorrido julgou em inteira harmonia com a posição doutrinária e jurisprudencial então «dominante e quase pacífica» e que hoje «indiscutível» é à luz das disposições conjugadas daqueles três artigos.

Acrescenta o mesmo magistrado que, quando tais preceitos fossem de carácter inovador, «seriam de aplicação imediata (ao caso em litígio, subentende-se), por virtude de serem normas processuais». E termina por propor que se formule assento no sentido de que «no processo de inventário, os cônjuges meeiros dos herdeiros são partes principais, gozando dos poderes processuais mencionados no artigo 1332.º do Código de Processo Civil».

O que tudo examinado:

Determinando-se no artigo 766.º, n.º 3, do código vigente que, a despeito de o acórdão da secção haver reconhecido a existência da oposição, isto não impede que o tribunal pleno, ao apreciar o recurso, decida em sentido contrário — é de dizer que, relativamente ao segundo ponto (faltar capacidade judiciária à oponente), não se verifica a requerida contradição entre os arestos apontados como opostos, *pelo que se julga findo o recurso nessa parte*.

Com efeito:

A hipótese do Acórdão de 1940 sintetiza-se assim:

Em Abril de 1939, quando, não publicado ainda o Código de Processo desse ano, vigorava, quanto à capacidade judiciária activa de mulher casada, o artigo 44.º do Decreto n.º 1 de 1910, que permitia a esta estar em juízo sem outorga nem autorização do marido, nos mesmos casos e termos em que este o podia fazer sem outorga nem autorização da consorte — uma mulher, cujo casamento fora contraído sob o regime de comunhão de bens, requereu, com base naquele preceito, que fosse admitida a intervir como interessada no inventário por óbito do sogro, no mesmo pé de igualdade que seu marido — contra quem tinha a correr uma acção de divórcio — e, por isso, nos mesmos casos em que este o podia fazer sem sua outorga ou autorização.

Indeferida a pretensão, a consorte agravou do respectivo despacho, pedindo que, em deferimento dela, fossem «*ipso facto*» anuladas a conferência e licitação marcadas no despacho recorrido para o dia 26 de Abril de 1939 e neste dia realizadas sem a intervenção da agravante».