

Art. 2.º Na falta de concorrentes que reúnam as condições legais, os lugares de desenhador de 3.ª classe e de fotógrafo-desenhador serão providos em indivíduos com habilitações correspondentes à escolaridade obrigatória e que revelem a aptidão necessária para o desempenho das respectivas funções.

Art. 3.º É alterada para 80\$ a taxa actualmente cobrada com destino aos serventuários do necrotério nos institutos de medicina legal, nos termos do artigo 42.º do Decreto n.º 4893, de 28 de Setembro de 1918, do artigo 43.º do Decreto n.º 5608, de 10 de Maio de 1919, e do § 1.º do artigo 37.º do Decreto n.º 5952, de 28 de Junho de 1919, quando os cadáveres tiverem enterro especial.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Mário Júlio Brito de Almeida Costa* — *João Augusto Dias Rosas*.

Promulgado em 24 de Março de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA MARINHA

Decreto-Lei n.º 123/71

de 5 de Abril

Reconhecendo-se a conveniência de conceder benefícios fiscais às empresas portuguesas que exerçam a actividade de transportes turísticos em navios tipo *passenger/car-ferry* em virtude do interesse que tal actividade tem para a economia nacional;

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 único. — 1. As empresas nacionais exploradoras de transportes turísticos em navios de longo curso tipo *passenger/car-ferry* são isentas de contribuição industrial e de quaisquer impostos e taxas para as autarquias locais durante dez anos a contar do início da actividade, relativamente aos lucros provenientes do alojamento, alimentação e transporte de passageiros e suas bagagens, com acondicionamento próprio para veículos automóveis, e beneficiarão, nos cinco anos seguintes, de uma redução de 50 por cento na mesma contribuição, impostos e taxas.

2. A exploração dos transportes turísticos nacionais em navios tipo *passenger/car-ferry* deve obedecer às seguintes condições:

- Ser efectuada por navios que arvoem a bandeira portuguesa;
- Ser praticada por empresas armadoras portuguesas constituídas segundo a legislação em vigor;
- Servir predominantemente tráfegos turísticos internacionais ou nacionais.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *João Augusto Dias Rosas* — *Manuel Pereira Crespo*.

Promulgado em 24 de Março de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Superintendência dos Serviços do Material

Portaria n.º 178/71

de 5 de Abril

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, abater ao efectivo dos navios da Armada, a partir de 8 de Abril de 1971, o N. R. P. *Nuno Tristão*.

O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto-Lei n.º 124/71

de 5 de Abril

Usando da faculdade conferida pela 2.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 único. São aprovadas as alterações aos artigos 5.º, 10.º, 12.º e 13.º do Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (R. I. P.), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 45 033, de 15 de Maio de 1963, conforme decisão tomada na sua 6.ª Conferência pela Comissão de Peritos do referido Regulamento, as quais entraram em vigor no dia 1 de Janeiro de 1971 e cujos textos, em francês e respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Rui Manuel de Medeiros d'Espiney Patrio*.

Promulgado em 24 de Março de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

ANEXO

Modificações do Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (R. I. P.), que constitui o anexo VII à Convenção Internacional Referente ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Férreo (C. I. M.), em seguimento das decisões tomadas na 6.ª Conferência da Comissão de Peritos e que passaram a ser aplicadas a partir de 1 de Janeiro de 1971:

Texto francês

ARTICLE 5

Remise au transport

§ 3. Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

ARTICLE 10

Constatación d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

§ 1. Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou

alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 45 de la C. I. M., un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite. Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire. S'il s'agit d'un wagon sur lequel le nom d'un locataire est inscrit avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur, une copie du procès-verbal de constatation doit être adressée directement à ce locataire.

§ 2.

ARTICLE 12

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il est tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à:

- a) 7 francs pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation;
- b) 5 francs pour les autres wagons.

§ 2. L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1,50 francs par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 15 francs. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais dans les conditions prévues à l'article 17, § 2, lettre a), 4.º, de la C. I. M.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 14 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 10 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1 avec minimum de 30 francs.

§ 3. Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 14 francs par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 10 francs par jour pour les wagons visés en b) du même § 1.

ARTICLE 13

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces — Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon.

§ 6. Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation. Le chemin de fer immatriculateur est seul admis à faire valoir les droits des autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.

§ 7. La prescription des actions du chemin de fer fondées sur les dispositions du § 6 est de trois ans.

Cette prescription court du jour où le dommage s'est produit.

Texto português

ARTIGO 5

Entrega para transporte

§ 3. O locatário cujo nome estiver inscrito no vagão com consentimento do caminho de ferro de matrícula fica,

no que respeita à aplicação das disposições previstas neste artigo, sub-rogado plenamente nos direitos do respectivo titular.

ARTIGO 10

Verificação de uma avaria do vagão ou de perdas de peças

§ 1. Quando uma avaria no vagão ou uma perda de peças for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou alegada pelo interessado, o caminho de ferro fica obrigado a lavar, de acordo com as disposições do artigo 45 da C. I. M., um auto que indique a natureza da avaria ou da perda e, tanto quanto possível, a causa e o momento em que ela se produziu.

Este auto deve ser enviado sem demora ao caminho de ferro de matrícula, que dele enviará cópia ao titular.

Se se tratar de um vagão no qual estiver inscrito o nome de um locatário com consentimento do caminho de ferro de matrícula, deve ser enviada directamente a este locatário uma cópia do auto de verificação.

§ 2.

ARTIGO 12

Quantitativo da indemnização no caso de ser excedido o prazo de entrega

§ 1. Se o caminho de ferro for responsável pela ultrapassagem do prazo de entrega de um vagão vazio ou carregado, é obrigado a pagar ao interessado uma indemnização fixa por dia indivisível de atraso, independentemente da indemnização eventualmente devida pela ultrapassagem do prazo de entrega da mercadoria carregada.

Esta indemnização é fixada em:

- a) 7 francos para os vagões modernos de bogies e para os vagões assimilados, como estão definidos no contrato de matrícula.
- b) 5 francos para os outros vagões.

§ 2. O expedidor de um vagão vazio pode pedir uma garantia suplementar do prazo de entrega. Será então cobrada uma taxa de 1,5 francos por cada fracção indivisível de 100 km com o mínimo de 15 francos.

Esta taxa será sempre paga na totalidade pelo expedidor, no caso de pagamento das despesas nas condições previstas no artigo 17, § 2, alínea a), 4.º, da C. I. M.

Se tiver sido ultrapassado o prazo de entrega, o caminho de ferro é obrigado a pagar uma indemnização fixa de 14 francos por dia para os vagões citados em a) do § 1 e de 10 francos por dia para os vagões citados em b) do mesmo § 1, com o mínimo de 30 francos.

§ 3. Se a ultrapassagem do prazo de entrega tiver por causa um dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o quantitativo da indemnização fixa a pagar é elevado a 14 francos por dia para os vagões citados em a) do § 1 e a 10 francos por dia para os vagões citados em b) do mesmo § 1.

ARTIGO 18

Responsabilidade do caminho de ferro no caso de perda ou avaria do vagão ou das suas peças — Responsabilidade do titular por avaria causada pelo vagão.

§ 6. As acções do caminho de ferro contra o titular pelo prejuízo causado pelo vagão durante o transporte são regidas pelo contrato de matrícula. O caminho de ferro de matrícula é o único admitido a fazer valer os direitos dos outros caminhos de ferro em presença do titular.

§ 7. A prescrição das acções do caminho de ferro fundadas sobre as disposições do § 6 é de três anos.

Esta prescrição é de contar a partir do dia em que o prejuízo se deu.

Aviso

Por ordem superior se torna público que, segundo uma comunicação do Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Comércio Exterior da Bélgica, os Governos da Índia e da Islândia depositaram, em 15 de Fevereiro de 1971, os seus instrumentos de adesão à Convenção que criou o Conselho de Cooperação Aduaneira, e seu anexo, concluídos em Bruxelas em 15 de Dezembro de 1950.

De harmonia com o artigo XVIII (c) da Convenção, estes actos entrarão em vigor, em relação à Índia e à Islândia, a partir da data do depósito do instrumento de adesão, em 15 de Fevereiro de 1971.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 18 de Março de 1971. — O Adjunto do Director-Geral, *Manuel Rodrigues de Almeida Coutinho*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações

Decreto n.º 125/71

de 5 de Abril

O regime hidrológico de Cabo Verde não permite prover com águas doces naturais alguns dos aglomerados urbanos, além de não assegurar com regularidade disponibilidades de água que permitam o progresso de diversas actividades.

A situação da cidade do Mindelo, de perto de 30 000 habitantes e dotada de importante porto de mar, tem preocupado o Governo. Encarada a solução técnica de transportar para S. Vicente a água de Santo Antão, acabou por se afastar tal ideia, principalmente por ser também escassa a água disponível nesta ilha. Veio assim a definir-se o rumo de dessalgar a água do mar.

Materializou-se a solução e o novo sistema passará agora a prover a cidade.

A situação hidrológicamente comparável da ilha do Sal também já aconselhou que se adquirisse instalação de dessalinização para abastecer a vila de Santa Maria, a qual se encontra na fase de montagem. Na previsão das necessidades de água indispensáveis para o desenvolvimento de aglomerados das outras ilhas haverá que instalar mais dispositivos do mesmo tipo.

A técnica da dessalinização, porém, está ainda pouco divulgada e em Portugal não há experiência. É dizer que a instalação do Mindelo, para além da utilidade directa, tem decerto o carácter de instalação-piloto, para actualização de técnicos, estudo, investigação e treino. E as instalações similares que venham a ser edificadas em Cabo Verde por certo virão a beneficiar do apoio da técnica desenvolvida na primeira instalação, a qual, naturalmente, se manterá por largos anos como a mais importante do território insular.

Por outro lado, não só a indústria da dessalinização como a própria utilização de águas potabilizadas por esse meio implicam assistência laboratorial mais aturada do que é comum nos sistemas de distribuição de águas doces naturais. Não convirá mesmo que a produção e a distri-

buição sejam administradas separadamente, pois que, pela conjugação, melhor se poderão encarar os aspectos interdependentes, não só relativos à qualidade da água, como às implicações que a economia de qualquer dos sectores produz no outro.

Pareceu, pois, conveniente assegurar-se unidade de exploração das instalações dispersas, com centralização das directivas gerais e da coordenação de esforços, com o apoio do núcleo técnico mais desenvolvido, constituído pela instalação do Mindelo.

Além do que antecede, deve notar-se que o sistema de obtenção de água doce pela desmineralização de águas hipersalinas é oneroso. Assim, os sistemas de distribuição de água dessalinizada estarão sujeitos a períodos iniciais de exploração deficitária, o que requer da Administração sacrifício financeiro. Por mais esta razão, só pode haver vantagem em se evitarem as dispersões e se concentrar em organismo único toda a administração dos sistemas de produção e distribuição de água doce apoiados em instalações de dessalinização, por isso que a administração unitária mais facilmente poderá repartir encargos e distribuir receitas.

Também, por outro lado, a experiência adquirida na metrópole, na administração dos serviços públicos de fornecimento de água, já fez abolir a intervenção directa do Poder Central e até das próprias câmaras e consagrou os méritos da administração autónoma (em regra na forma de serviços municipalizados). Na circunstância, surge, para o presente caso, a conveniência de se instituir um organismo apropriado, designado por Junta Autónoma das Instalações de Dessalinização de Água, com jurisdição em todo o arquipélago e representação dos serviços provinciais directa ou indirectamente relacionados com os problemas da obtenção e do fornecimento de água.

Ao novo organismo competirá assistir técnica e financeiramente todos os serviços afins do seu âmbito, para o que será munido de quadros especializados e de meios técnicos adequados (oficinas, laboratório, armazéns de materiais); e ficará com poderes para deliberar sobre a aplicação dos seus rendimentos, bem como, em fase inicial, dos subsídios indispensáveis para cobrir a insuficiência das receitas.

Espera-se que, decorridos os três primeiros anos, possa a experiência fornecer bases firmes para eventual revisão da orgânica agora elaborada sobre pressupostos porventura carecidos de ajustamento.

Por proposta do Governo de Cabo Verde;

Por motivo de urgência, ao abrigo do § 1.º do artigo 150.º da Constituição;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

CAPÍTULO I

Natureza, fins e atribuições

Artigo 1.º É criada em Cabo Verde, e na dependência directa do governador, a Junta Autónoma das Instalações de Dessalinização de Água, organismo com personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, a quem compete toda a jurisdição sobre as instalações de dessalinização de água do arquipélago, com excepção das que não dependam da administração provincial.

Art. 2.º A Junta tem por fins coordenar as actividades provinciais relacionadas com o estudo, construção e exploração de instalações de dessalinização de águas para quaisquer fins, manter as instalações em serviço e admi-