



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO—2\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$		80\$
A 2.ª série	120\$		70\$
A 3.ª série	120\$		70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37.701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho e Ministério da Economia:

Portaria n.º 14 999 — Determina que fiquem pertencendo à Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama a recolha e apuramento das informações de carácter estatístico relativas às indústrias do algodão e de outras fibras têxteis vegetais.

Ministério do Ultramar:

Portaria n.º 15 000 — Inclui na classe VIII da tabela anexa ao Decreto n.º 20 260 (abono, concessão de licenças e passagens) a categoria de topógrafo-desenhador, contratado, do Fundo de Fomento da província ultramarina de Angola.

Ministério da Educação Nacional:

Declaração de ter sido autorizada a transferência de uma verba dentro do capítulo 6.º do orçamento do Ministério.

Ministério das Comunicações:

Decreto-Lei n.º 39 780 — Aprova o Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro.

Declaração de ter sido autorizada a transferência de uma verba dentro do orçamento da Administração dos Portos do Douro e Leixões.

godão em Rama gratuitamente aos industriais e em duplicado, caso estes o solicitem;

4) Nas datas estabelecidas pelo Instituto Nacional de Estatística, a Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama fornecerá os apuramentos globais dos elementos de recolha mensal e os apuramentos por concelhos dos elementos de recolha anual;

5) A Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama deverá respeitar as normas estabelecidas pelo Instituto Nacional de Estatística, não as alterando sem consulta prévia, e não poderá fornecer a qualquer outra entidade os resultados dos apuramentos antes de estes serem enviados ao Instituto Nacional de Estatística e sancionados por este;

6) O Instituto Nacional de Estatística prestará à Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama a assistência técnica de que este organismo necessitar na elaboração dos instrumentos de notação estatística e na realização de inquéritos especiais que tenha de efectuar.

Presidência do Conselho e Ministério da Economia, 21 de Agosto de 1954.— O Ministro da Presidência, *João Pinto da Costa Leite*.— O Ministro da Economia, *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO E MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Portaria n.º 14 999

Para os fins previstos no Decreto-Lei n.º 36 545, de 16 de Outubro de 1947, e nomeadamente no seu artigo 9.º: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros da Presidência e da Economia, que a recolha e apuramento das informações de carácter estatístico relativas às indústrias de algodão e de outras fibras têxteis vegetais fiquem pertencendo à Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama, que actuará, como órgão de notação do Instituto Nacional de Estatística, nas condições seguintes:

1) Os elementos a inquirir serão os estabelecidos pelo Instituto Nacional de Estatística e poderão, mediante acordo do Instituto, ser recolhidos outros que interessem à actividade especial da Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama;

2) A Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama manterá actualizado um cadastro dos industriais existentes, dando nota ao Instituto durante o 1.º trimestre de cada ano das alterações ocorridas no ano transacto;

3) Os instrumentos de notação estatística serão fornecidos pela Comissão Reguladora do Comércio de Al-

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil

Portaria n.º 15 000

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1931, incluir a categoria de topógrafo-desenhador, contratado, do Fundo de Fomento da província de Angola na classe VIII da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 21 de Agosto de 1954.— Pelo Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas.— *R. Ventura*.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

10.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica

que S. Ex.^a o Ministro da Educação Nacional, por seu despacho de 10 de Agosto corrente, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência:

CAPÍTULO 6.º

Direcção-Geral do Ensino Primário

Serviços docentes

Artigo 843.º «Remunerações certas ao pessoal em exercício»:

1) «Pessoal dos quadros aprovados por lei»:

De vencimentos e diuturnidades dos
professores do quadro geral ...
e vencimentos das vigilantes . . . — 3.000.000\$00

Para gratificações
aos regentes efec-
tivos e agregados
dos postos escola-
res 1:578.950\$00
Suplemento . . . 1:421.050\$00 + 3.000.000\$00

Conforme o preceituado no artigo 16.º do Decreto n.º 39 506, de 31 de Dezembro do ano findo, esta alteração mereceu, por despacho de 13 de Agosto do actual, a confirmação de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado do Tesouro.

10.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 16 de Agosto de 1954.— Pelo Chefe da Repartição, *Sabino Teixeira*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto-Lei n.º 39 780

1. A polícia e exploração dos caminhos de ferro foram reguladas fundamentalmente pelo Decreto de 31 de Dezembro de 1864, publicado no uso da autorização concedida ao Governo pelo artigo 1.º da Carta de Lei de 25 de Junho do mesmo ano.

No artigo 4.º desse decreto determinava-se que o Governo decretaria, pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, todas as providências necessárias:

a) Para fiscalizar, durante a exploração, assim na parte técnica como na administrativa e comercial, os serviços de tracção e oficinas, do movimento e estações, da conservação da via, obras de arte e acessórios;

b) Para comodidade e segurança dos passageiros, resguardo, seguro transporte e pontual entrega das bagagens, mercadorias e quaisquer outros objectos;

c) Para organização dos socorros com que imediatamente se deve acudir aos comboios em perigo e às vítimas dos accidentes;

d) Para aplicar e fazer cumprir as leis e regulamentos de salubridade e segurança pública nas obras, edificios, oficinas e estabelecimentos pertencentes aos caminhos de ferro;

e) Para a polícia geral das linhas férreas.

Em obediência a tais determinações promulgou-se o Regulamento de 11 de Abril de 1868.

Estes dois diplomas têm sido até hoje o assento principal do regime jurídico da exploração e polícia dos caminhos de ferro. Sofreram, é claro, algumas alterações accidentais, introduzidas por decretos posteriores, nomeadamente pelo Decreto n.º 14 330, de 25 de Agosto de 1927; mas a essência dos diplomas citados manteve-se.

No relatório do Decreto n.º 14 330 escreveu-se, com referência ao Decreto de 1864 e ao Regulamento de 1868:

Esses sábios diplomas têm-se conservado intactos, tão proficientemente haviam sido elaborados, inspirando-se na legislação francesa.

É digna de assinalar-se, nestes tempos de flutuações e mudanças incessantes, a notável estabilidade legislativa assegurada pelos textos insertos no Decreto de 1864 e no Regulamento de 1868.

2. No n.º 1 da base xxxvi anexa ao Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, estatui-se que o Governo, ouvida a Companhia concessionária, remodelaria a legislação sobre a exploração e polícia dos caminhos de ferro, no sentido do seu ajustamento às condições técnicas e económicas da exploração.

Compreende-se bem que as modificações produzidas pela concessão única no tocante ao regime de exploração dos caminhos de ferro tornavam indispensável a elaboração dum regulamento que ajustasse às novas condições técnicas e económicas da exploração as normas que até agora têm regido essa matéria.

Ouvida a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o Governo organizou o regulamento que vai seguir-se.

3. A fonte fundamental do regulamento são ainda os dois diplomas apontados: o Decreto de 1864 e o Regulamento de 1868.

Fez-se a actualização das suas disposições, ou, melhor a adaptação delas às novas condições e circunstâncias criadas por factos posteriores, e sobretudo pela concessão única.

A exploração das linhas férreas suscita problemas que podem agrupar-se assim:

- I) O caminho de ferro e o público em geral;
- II) O caminho de ferro e os proprietários confinantes da via;
- III) O caminho de ferro e os passageiros;
- IV) O caminho de ferro e os expedidores e consignatários.

Compreende-se, pois, que se tomasse em conta esta sistematização para o efeito da distribuição das matérias do regulamento.

A estes quatro capítulos acrescentaram-se mais quatro: um relativo às disposições fundamentais, outro aos autos de notícia, outro ao regime de responsabilidade e outro, finalmente, às reclamações e acções.

Para quem seja tentado a notar omissões e deficiências no regulamento observa-se, por um lado, que um grande número de disposições respeitantes à exploração dos caminhos de ferro têm o seu lugar próprio nas tarifas, e acentua-se, por outro, que, além deste regulamento geral, existem regulamentos *internos* sobre o serviço, como se reconhece no n.º 2 da base xxxvi da concessão única.

4. O capítulo I «Disposições fundamentais» quase se limita a reproduzir algumas regras insertas no Decreto-Lei n.º 38 246 e no contrato de concessão.

O capítulo II «O caminho de ferro e o público em geral» não introduz alterações sensíveis no que até aqui tem vigorado. Aproveitou-se, porém, o ensejo para se completarem e esclarecerem normas existentes.

Também as disposições do capítulo III «O caminho de ferro e os proprietários confinantes» são em grande parte a reprodução de textos do Decreto de 1864 e de

diplomas posteriores; mas introduziram-se algumas prescrições novas, quer para resolver dúvidas suscitadas na prática, quer para assegurar a eficiência de preceitos anteriores.

É problema delicado o da coordenação e equilíbrio entre os interesses do caminho de ferro e os direitos dos proprietários confinantes da via; trata-se, afinal, de resolver o conflito entre o interesse geral da segurança e livre exploração das linhas e o interesse particular do respeito pela propriedade privada.

O regulamento orientou-se neste sentido: sacrificar os direitos dos proprietários confinantes somente na medida em que tal sacrifício fosse imposto pela necessidade de garantir a segurança das linhas e a circulação regular dos comboios.

Salienta-se uma modificação. Pelo artigo 21.º do Decreto n.º 13 658, de 23 de Maio de 1927, os proprietários de incultos, matas ou povoamentos florestais confinantes com as linhas férreas são obrigados a conservar limpa, desde Maio até Outubro, uma faixa de 10 m ao longo do caminho de ferro. É a chamada obrigação de *acestrar*.

Pareceu excessiva esta obrigação e, além de excessiva, antieconómica. Reduziu-se, pois, a faixa de 10 para 5 m e limitou-se a obrigação aos meses de Maio a Setembro (artigo 35.º do regulamento).

Os capítulos iv «O caminho de ferro e os passageiros» e v «O caminho de ferro e os expedidores e consignatários» pouco ou nada introduzem de novo; coordenam o que se acha estabelecido, quer no Regulamento de 1868 e no Decreto n.º 14 330, quer nas tarifas sobre passageiros e mercadorias. Tomaram-se também em consideração algumas regras fixadas na Convenção Internacional de Roma de 23 de Novembro de 1933, de que Portugal foi um dos países signatários.

As tarifas têm contido indevidamente muitas disposições que não têm carácter tarifário; extraíram-se agora das tarifas e incorporaram-se no regulamento.

5. Os capítulos vi, vii e viii são os que apresentam em maior escala matéria nova.

No capítulo vi «Autos de notícia» regulou-se a formação destes autos, tema sobre o qual eram muito deficientes as normas em vigor. Fixou-se com precisão em que casos devem ser lavrados os autos, quem tem competência para os lavrar, como devem ser lavrados, qual o seu destino e a sua força probatória.

Importa assinalar as inovações constantes dos artigos 61.º e 62.º O caminho de ferro tem lutado até agora com um embaraço grande. Ocorre um acidente na linha; o comboio colhe um veículo; os objectos danificados não podem ser removidos sem que o Ministério Público proceda ao exame da ocorrência e autorize a remoção.

Ora tem muitas vezes sucedido que sobre o acidente passam dias e até meses sem que o exame se faça. Consequência: os objectos danificados ficam durante muito tempo expostos à vista do público e aos estragos causados pelas intempéries, o que, por um lado, produz efeito deplorável e, por outro, agrava consideravelmente a responsabilidade da empresa.

O disposto nos artigos 61.º e 62.º visa a remediar este mal.

6. O capítulo vii «Regime de responsabilidade» contém disposições da maior importância. Procura definir-se e regular-se aí, em termos que se consideram razoáveis, a responsabilidade da empresa para com os passageiros, os expedidores e consignatários, os donos de vagões particulares e o público em geral.

Dir-se-ão algumas palavras em ordem a caracterizar a orientação do regulamento e a justificar o sistema adoptado.

Em matéria de transportes duas doutrinas se têm disputado a primazia: a teoria subjectiva, baseada na ideia de *culpa*, e a teoria objectiva, assente no conceito de *risco*.

Mas na teoria subjectiva descobrem-se duas modalidades:

a) A doutrina tradicional e clássica, segundo a qual é ao lesado que incumbe fazer a prova da culpa do transportador;

b) A doutrina moderna, designada por teoria contratual, que lança sobre o transportador, como consequência da *obrigação de segurança* assumida pelo contrato de transporte, o encargo de provar, para se eximir à responsabilidade, que não houve culpa da sua parte.

Até este momento o regime de responsabilidade das empresas ferroviárias pode dizer-se que tem sido dominado por duas doutrinas diferentes:

a) No que respeita às relações entre as empresas e os passageiros vigora o princípio tradicional e clássico: responsabilidade subjectiva, incumbindo ao lesado o ónus da prova da culpa;

b) No tocante às relações entre as empresas e os expedidores e consignatários rege o princípio da teoria contratual: responsabilidade fundada na culpa, mas com inversão do ónus da prova, isto é, com o encargo para o transportador de demonstrar que não houve culpa da sua parte.

Das três orientações apontadas crê-se que é a teoria contratual a que dá ao problema a solução mais equilibrada e mais justa. A teoria subjectiva clássica deixa o passageiro numa situação de grande inferioridade; a teoria objectiva criaria às empresas ferroviárias riscos incomportáveis.

Atenda-se a que as companhias de caminhos de ferro exploram um serviço público, um serviço organizado no interesse da colectividade, e a que sobre elas incidem encargos muito pesados. Ao passo que nas empresas privadas o *risco* dos acidentes tem como contrapartida o *lucro* obtido no exercício da actividade comercial ou industrial, nas empresas ferroviárias não existe geralmente a compensação, dado que a exploração se faz quase sempre em condições deficitárias.

O regulamento inspirou-se, pois, na doutrina contratual, que tem já a sua consagração no artigo 383.º do Código Comercial.

7. Mereceu atenção especial a matéria dos acidentes em passagens de nível (artigos 75.º a 77.º).

Tem-se entendido que as passagens de nível são um prolongamento da estrada ou do caminho público e que por isso aos acidentes ocorridos nesse local deve aplicar-se o regime do Código da Estrada.

Há que distinguir. Se dois automóveis, por exemplo, se chocam numa passagem de nível, é claro que o acidente fica sujeito às regras do Código da Estrada, exactamente como se ocorresse em qualquer outro ponto da via pública.

Mas o caso é diferente quando se dá a colisão entre um comboio e qualquer veículo ou quando o comboio colhe uma pessoa em passagem de nível.

É que nas passagens de nível a estrada cruza-se com a linha férrea, não podendo, portanto, afirmar-se, com toda a simplicidade, que a passagem de nível é mero prolongamento da estrada. É necessário atender às condições e circunstâncias em que o caminho de ferro se encontra para com a estrada, isto é, aos dispositivos adoptados para evitar que o comboio atropela, nas passagens de nível, pessoas, animais ou veículos.

O facto de na maior parte das passagens de nível haver cancelas ou barreiras que, em certos momentos, interceptam ou devem interceptar o trânsito revela, por si só, o erro do conceito simplista: a passagem de nível é um prolongamento da estrada.

Havia, pois, necessidade de ajustar o regime geral de responsabilidade das empresas ferroviárias às circunstâncias particulares em que se encontram as passagens de nível. Foi o que se fez nos artigos 75.º a 77.º

8. O capítulo VIII «Reclamações e acções» contém duas regras importantes:

1.ª Quaisquer reclamações sobre perda parcial ou deterioração de mercadorias têm de ser feitas no acto da entrega, sob pena de o consignatário ficar inibido de pedir indemnização;

2.ª As acções de indemnização contra a empresa hão-de ser propostas dentro do prazo de um ano, a contar da data da reclamação ou do dia em que ocorreu o facto que serve de fundamento à acção.

O primeiro princípio é o que já se observa actualmente; o segundo representa uma inovação, mas justifica-se perfeitamente. Não é razoável que as acções de indemnização possam ser intentadas dentro do prazo geral da prescrição extintiva: vinte ou trinta anos.

Fixou-se o prazo de um ano, mais do que suficiente para o lesado se colocar em condições de preparar a sua demanda. É o prazo geral estipulado nas Convenções Internacionais de Roma, a que Portugal após a sua assinatura e concedeu a ratificação.

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 único. É aprovado o Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, que baixa assinado pelo Ministro das Comunicações em anexo ao presente diploma.

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

Paços do Governo da República, 21 de Agosto de 1954. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro

CAPÍTULO I

Disposições fundamentais

ARTIGO 1.º

1. Os caminhos de ferro, compreendidos os aéreos, fazem parte da viação pública e são do domínio público, qualquer que seja o motor empregado na sua exploração.

2. Não são, porém, do domínio público os caminhos de ferro de interesse restrito ou particular, designadamente os destinados ao serviço exclusivo de determinadas povoações (viação urbana) ou ao serviço de minas

ou estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais (viação privada).

ARTIGO 2.º

1. Com excepção do mobiliário, todo o estabelecimento industrial da empresa concessionária aplicado ao funcionamento do serviço (material fixo e circulante, edifícios e outras dependências ou imóveis e utensílios necessários ao serviço) está sujeito ao regime do domínio público, com as modificações especiais estabelecidas na lei ou no contrato de concessão.

2. Qualquer parte ou porção do domínio público definido no número anterior entrará no comércio privado mediante a simples desafecção material, originada em acto do Governo ou da empresa.

A desafecção é originada em acto do Governo quando a obra de que há-de resultar só puder realizar-se depois de o respectivo projecto ser por ele aprovado, ou quando a substituição do material circulante tiver de ser por ele autorizada; é originada por acto da empresa em todos os outros casos.

ARTIGO 3.º

Os bens de que a empresa for proprietária e que, por sua natureza, não são aplicados ao funcionamento do serviço, bem como os combustíveis e outros providimentos, estão sujeitos ao regime do comércio privado.

ARTIGO 4.º

1. Não podem ser objecto de arresto, penhora, arrolamento, sequestro, depósito ou qualquer outra providência cautelar os bens sujeitos ao regime do domínio público, nos termos do artigo 1.º e do n.º 1 do artigo 2.º

2. Não podem ser embargados os trabalhos, obras ou serviços para conservação, reparação ou ampliação do estabelecimento industrial da empresa, desde que sejam executados em terrenos do domínio público ou da empresa ou em terrenos expropriados ou cedidos para esse fim.

3. Também não podem ser embargados os trabalhos indispensáveis e urgentes para restabelecer a circulação dos comboios, para consolidar obras de arte ou para segurança da via.

ARTIGO 5.º

Cumpra à empresa tomar providências tendentes a evitar que os trabalhos a efectuar ponham em risco a segurança das pessoas ou causem prejuízo aos prédios confinantes.

ARTIGO 6.º

Sem prejuízo do disposto na alínea a) do artigo imediato, é lícito à empresa:

- Utilizar, sem encargo algum, os terrenos do Estado que devam ser ocupados pelas linhas, edifícios e outras dependências necessários para o serviço do caminho de ferro e as árvores existentes nesses terrenos;
- Desviar cursos de água e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construção, ampliação, duplicação das vias ou, em geral, qualquer modificação das linhas férreas assim o exijam.

ARTIGO 7.º

Carecem de aprovação do Governo:

- As obras de importância superior a 1000 contos que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências;
- O emprego de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respectiva classificação ou o seu abate ao serviço.

ARTIGO 8.º

A empresa é obrigada a fornecer ao Governo, no mais curto prazo possível, todos os esclarecimentos e informações que ele requisitar.

ARTIGO 9.º

1. A empresa é obrigada a ter as locomotivas, tractores, automotoras, carruagens, vagões, máquinas e utensílios, aparelhos de via, reservatórios e gruas hidráulicas, guindastes, aparelhos de sinalização, telégrafos, telefones e, em geral, todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração.

2. A empresa adoptará, quer no material circulante, quer nas instalações fixas, os dispositivos de segurança que a técnica ferroviária aconselhar e providenciará no sentido de as carruagens terem as necessárias condições de comodidade.

ARTIGO 10.º

Deve a empresa conservar as linhas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório, em bom estado de serviço, para o que lhe cumpre fazer as reparações necessárias.

ARTIGO 11.º

Se a empresa não cumprir o que se dispõe nos dois artigos anteriores, deverá o Governo notificá-la para que o faça dentro de certo prazo. Não o fazendo ela, poderá o Governo substituir-se-lhe para o efeito, ficando com o direito de arrecadar todas as receitas da empresa até completar a importância das despesas feitas, salvo se a empresa provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as referidas obrigações.

ARTIGO 12.º

1. A empresa poderá, mediante proposta fundamentada e aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de exploração normal.

Se mesmo nesses regimes a exploração continuar a ser deficitária, poderá o Governo autorizar a cessação dela, temporária ou definitiva, total ou parcial, desde que seja estabelecido pela empresa ou por esta contratado com outra um serviço de transportes por estrada que substitua o da linha férrea, sem deixar de dar satisfação às necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da região servida.

2. No caso de cessação, a empresa continua obrigada a conservar em bom estado as vias, edificios, aparelhos de sinalização, telégrafos ou telefones e todas as outras instalações e aparelhos necessários para a exploração das linhas, salvo se o Governo autorizou o levantamento destas.

ARTIGO 13.º

A empresa é obrigada a fazer todos os transportes que lhe forem requisitados pelo Estado, pelas autarquias locais ou pelos particulares, nos termos dos respectivos regulamentos, contratos, tarifas e convenções, aprovados pelo Governo.

ARTIGO 14.º

1. No decreto que estabelecer as tarifas ou nos que as modificarem se determinará se a empresa pode fazer contratos de transporte especiais, com preços e condições diversos dos estabelecidos naqueles decretos, e se, independentemente de qualquer acordo, pode estabelecer preços especiais para o transporte de mercadorias e passageiros, funcionando as tarifas decretadas só como limite máximo.

2. As facilidades ou reduções concedidas pela empresa não poderão envolver qualquer privilégio de ordem pessoal.

ARTIGO 15.º

A empresa é obrigada:

- 1.º A pôr à disposição do Governo, por metade do preço da tarifa geral, todos os seus meios de transporte quando aquele lho requisitar para dirigir forças armadas ou material de guerra para qualquer ponto que a rede possa servir. Serão, porém, cobrados sem qualquer redução os preços das operações acessórias;
- 2.º A transportar as malas do correio, as ambulâncias postais e o pessoal dos correios encarregado do serviço destas nas condições acordadas com a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones;
- 3.º A facultar ao Governo o uso gratuito, para serviço oficial, do seu telégrafo e telefone, nos mesmos termos em que estes serviços são prestados pelos CTT.

ARTIGO 16.º

1. Em tempo de guerra ou de grande emergência a rede ou qualquer das suas linhas pode ser ocupada militarmente, nos termos das leis que regularem a mobilização do País nas suas diferentes modalidades.

2. O pessoal mobilizado, cuja graduação e equiparação militar respeitará a hierarquia estabelecida dentro do serviço ferroviário, manterá os seus vencimentos normais, aumentados da subvenção de campanha quando as linhas, ramais ou troços mobilizados estiverem na zona de operações.

3. Todas as despesas com a actividade das linhas mobilizadas correrão por conta da empresa, a quem o Estado pagará os serviços que em seu exclusivo proveito forem efectuados e os encargos que resultarem do abono de subvenção de campanha.

ARTIGO 17.º

1. O terreno do caminho de ferro tem de ser vedado pela empresa sempre que a segurança pública o exija, competindo ao Governo apreciar essa exigência.

2. A classificação das passagens de nível e a indicação das medidas de segurança que nelas se devem adoptar para atravessamento por peões, animais ou veículos constarão do regulamento interno das empresas, devidamente aprovado pelo Governo.

ARTIGO 18.º

1. O número de comboios e sua composição, a ordem de inserção das viaturas, os horários, as velocidades de marcha e os tempos de paragem nas estações e apeadeiros serão estabelecidos pela empresa, tendo em conta a natureza e intensidade do tráfego de cada linha ou troço da rede, as necessidades económicas das regiões por esta servidas e a existência de outros meios de transporte explorados pela empresa directamente ou por terceiros.

2. O Governo poderá intervir, para defesa do interesse público, em qualquer das matérias a que se refere o número anterior.

3. O Governo pode requisitar à empresa os serviços extraordinários que forem necessários.

ARTIGO 19.º

1. O Governo fiscalizará, por intermédio da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a exploração das linhas férreas e a execução das obras de transformação ou substituição e as de grande reparação, notificando

a empresa dos desvios encontrados, para que sejam corrigidos.

2. Poderá o Governo determinar que a empresa ceda, nas estações em que isso seja possível, uma dependência destinada ao serviço de fiscalização.

ARTIGO 20.º

1. Dependem da aprovação do Governo os regulamentos internos necessários ao serviço de exploração.

2. Dentro de dois anos, a contar da publicação deste regulamento, as empresas que actualmente exploram caminhos de ferro devem proceder à revisão dos regulamentos a que se refere o número anterior e submeter ao Governo a aprovação das alterações que julgarem indispensáveis.

ARTIGO 21.º

O Governo estabelecerá o regime de horário de trabalho que seja adequado ao serviço de exploração dos caminhos de ferro.

CAPÍTULO II

O caminho de ferro e o público em geral

ARTIGO 22.º

A empresa terá nas estações, apeadeiros ou paragens dos comboios as instalações aconselháveis para a segurança e comodidade do público, consoante a importância do respectivo tráfego.

ARTIGO 23.º

1. Nenhuma pessoa estranha ao serviço pode transitar pelas linhas, estacionar nelas ou atravessá-las, a não ser que esteja munida de autorização de trânsito ou de licença de atravessamento. É igualmente vedado o trânsito, o estacionamento e o atravessamento de animais.

2. Mas é lícito o atravessamento nas passagens de nível livres, quando não haja sinal de via impedida, e nas passagens guardadas, quando as cancelas ou outras barreiras estiverem abertas ou quando tiverem postigos que estejam franqueados.

3. É igualmente lícito o estacionamento ou o atravessamento nas estações e apeadeiros quando necessário para utilização de comboio ou para operações de transporte.

ARTIGO 24.º

1. A transgressão do disposto do n.º 1 do artigo anterior sujeita o responsável a ser expulso da linha e autuado e será punido com a multa de 100\$ a 500\$.

2. Se o transgressor agravar a sua responsabilidade com injúrias, desobediência, resistência ou violência contra o agente respectivo, sofrerá, além da multa, a pena correspondente a igual crime contra os agentes da autoridade pública.

3. Em todos os casos poderá haver responsabilidade civil pelos danos causados, de harmonia com os princípios gerais.

ARTIGO 25.º

1. Se alguém escalar ou arrombar as vedações ou barreiras do caminho de ferro ou abrir estas nas passagens de nível, incorrerá na multa de 500\$, além da responsabilidade civil pelos danos que causar.

2. Se alguém usar de violência ou ameaça para forçar o guarda a abrir as barreiras, sofrerá a pena correspondente ao crime de violência ou ameaça contra agente da autoridade pública.

ARTIGO 26.º

1. Têm carácter precário as licenças para atravessamento das linhas, bem como para a abertura e utilização de acesso às estações e suas dependências.

2. A empresa pode cobrar do usuário uma taxa pela utilização da licença. São de conta do usuário as obras que a empresa julgar necessárias para a concessão da licença.

ARTIGO 27.º

1. Quando o usuário atravessar a linha, fá-lo-á sob sua inteira responsabilidade.

2. A mesma doutrina se aplica às pessoas munidas da autorização de trânsito nas linhas.

ARTIGO 28.º

Se a empresa resolver retirar a licença por assim o exigirem os interesses do caminho de ferro, avisará o interessado de que a licença se considerará finda passados trinta dias e de que deve, dentro deste prazo, proceder às obras necessárias para supressão do acesso, sob pena de tais obras serem executadas pela empresa à custa da pessoa avisada.

ARTIGO 29.º

1. O que fica determinado nos artigos 26.º a 28.º aplica-se aos atravessamentos e acessos existentes à data da publicação deste regulamento; mas não tem aplicação aos atravessamentos e acessos em consequência de expropriação de prédios particulares para serviço do caminho de ferro.

2. Os atravessamentos e acessos a que se refere a segunda parte do número anterior só podem ser suprimidos nos termos das leis de expropriação por utilidade pública.

CAPÍTULO III

O caminho de ferro e os proprietários confinantes

ARTIGO 30.º

1. Os proprietários e possuidores de prédios confinantes com o caminho de ferro não podem nesses prédios plantar árvores ou fazer construções a distância inferior a 1,5 m. Exceptuam-se desta proibição os muros, sebes, grades e quaisquer outras obras destinadas a vedar o terreno, as quais podem ser feitas nas estreitas do prédio.

2. A distância a que se refere o número anterior mede-se da aresta superior da escavação, ou da aresta inferior do talude do aterro, ou da borda exterior dos fossos do caminho.

Na falta destes pontos de referência, medir-se-á de uma linha traçada a 1,50 m da aresta exterior dos carris externos da via.

3. Os postes para apoio de fios que não sejam destinados ao serviço do caminho de ferro não poderão ser colocados a distância inferior a 5 m, medida em conformidade do que se determina no número anterior.

4. O disposto nos n.ºs 1 e 2 não obstará a que o Governo, por intermédio dos seus órgãos de fiscalização, determine, em casos especiais em que a segurança do caminho de ferro o exija, que se guarde distância superior à indicada, sem que por esse motivo seja devida qualquer indemnização.

ARTIGO 31.º

Se a faixa pertencente ao caminho de ferro não estiver delimitada, o proprietário confinante, antes de fazer plantações ou construções próximas da presumida linha divisória, deve requerer à empresa que faça a delimitação, sob pena de multa de 500\$ a 1.000\$.

ARTIGO 32.º

1. No caso de infracção do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 30.º, a empresa dará imediatamente conhecimento do facto à Direcção-Geral de Transportes Ter-

restres. Esta fará verificar a ocorrência pelos seus funcionários e, se entender que houve infracção, avisará o infractor para que, dentro de determinado prazo, faça desaparecer o facto ilícito, sob pena de destruição ou demolição.

2. Se o infractor não cumprir, a mesma Direcção-Geral autorizará a empresa a proceder à destruição ou demolição à custa do responsável.

3. Observar-se-á o disposto nos números anteriores quando o proprietário ou possuidor fizer vedação fora dos limites do seu prédio e em terreno do caminho de ferro.

ARTIGO 33.º

É proibido aos proprietários ou possuidores de prédios confinantes com o caminho de ferro:

- 1.º Fazer explorações mineiras ou subterrâneas que possam afectar a segurança da circulação dos comboios;
- 2.º Fazer escavações numa zona de largura igual à altura vertical do aterro, quando este se elevar a mais de 3 m sobre o terreno natural;
- 3.º Colocar barracas de colmo, medas de palha ou feno ou matérias inflamáveis a distância inferior a 5 m, medida em conformidade do n.º 2 do artigo 30.º Exceptuam-se os depósitos durante as ceifas e pelo tempo absolutamente indispensável.

ARTIGO 34.º

1. No caso de infracção do disposto nos n.ºs 1.º e 2.º do artigo anterior, observar-se-á o que fica prescrito nos n.ºs 1 e 2 do artigo 32.º

2. Se o proprietário ou possuidor infringir o preceituado no n.º 3.º do artigo anterior, a empresa não responderá por quaisquer prejuízos derivados de incêndio causado por faúlhas de locomotiva.

ARTIGO 35.º

1. Se ao longo das linhas houver terreno do domínio público do caminho de ferro ou da propriedade privada da empresa, cumpre a esta conservar aceirada, durante os meses de Maio a Setembro, uma faixa da largura de 5 m, medida nos termos do n.º 2 do artigo 30.º

2. A empresa deve obstar, pelos meios ao seu alcance, a que os fogueiros e maquinistas limpem os cinzeiros nos troços de linha confinantes com povoamentos florestais.

3. A obrigação de aceiro imposta no n.º 1 incumbe também aos serviços públicos com jurisdição sobre os terrenos confinantes com o caminho de ferro e aos proprietários ou possuidores de terrenos confinantes com o mesmo, quando esses terrenos se achem povoados de mato ou floresta.

4. A obrigação de aceiro cessará logo que o sistema de tracção a tornar dispensável.

ARTIGO 36.º

1. No caso de inobservância do n.º 1 do artigo anterior, a empresa responderá por todos os prejuízos derivados de incêndio provocado pelas faúlhas da locomotiva, quaisquer que sejam as circunstâncias.

2. Se os proprietários ou possuidores não cumprirem o que se prescreve no n.º 3 do artigo anterior, ficam inibidos de pedir indemnização pelos prejuízos a que se refere o n.º 1 deste artigo.

ARTIGO 37.º

1. Fora dos casos previstos no n.º 2 do artigo 34.º e no n.º 2 do artigo 36.º, a empresa responde pelos pre-

juízos resultantes de incêndio causado pelas faúlhas da locomotiva.

2. Mas entender-se-á que o incêndio é devido a força maior, cessando por isso a responsabilidade da empresa, se esta se viu forçada a empregar lenha, por impossibilidade absoluta de obter outro combustível, e pôs em prática todos os dispositivos e cautelas apropriados para evitar que as faúlhas produzissem o incêndio.

3. O disposto no número anterior não se aplica ao caso previsto no n.º 1 do artigo 36.º

CAPÍTULO IV

O caminho de ferro e os passageiros

ARTIGO 38.º

A empresa é obrigada a afixar nas estações, em tempo oportuno, o horário dos seus comboios, com todas as indicações que possam interessar aos passageiros.

ARTIGO 39.º

O passageiro deve munir-se de um bilhete que lhe assegure o direito ao transporte e imponha à empresa a obrigação correspondente.

ARTIGO 40.º

1. Deve ser recusada a entrada nas estações e nas carruagens:

- a) As pessoas em manifesto estado de embriaguez ou que pelo seu aspecto possam causar aos passageiros repugnância ou incómodo;
- b) As pessoas que aparentarem sofrer de doença contagiosa, salvo se exibirem atestado médico que garanta não haver perigo de contágio;
- c) Aos portadores de armas de fogo carregadas, salvo se se tratar de agentes da força pública que acompanhem presos.

2. As pessoas designadas no número anterior serão reembolsadas do que houverem pago.

3. O passageiro que, por impossibilidade de viajar em condições normais, seja conduzido em maca ou cadeirinha só pode tomar lugar no furgão, salvo se houver compartimento ou vagão que lhe seja exclusivamente reservado.

ARTIGO 41.º

1. Os passageiros têm o direito de levar consigo, gratuitamente e sem despacho, volumes de mão que possam ser acomodados nos lugares apropriados.

2. As tarifas regularão o exercício do direito outorgado no número anterior e especificarão se, e em que condições, os passageiros poderão levar consigo animais vivos.

3. Incumbe aos passageiros a guarda dos volumes e animais a que se referem os números anteriores, salvo se a empresa tomar a guarda a seu cargo.

4. O passageiro responde pelos prejuízos causados pelos volumes e animais que leve consigo, salvo se, tendo a empresa assumido a responsabilidade da guarda, o passageiro demonstrar que o prejuízo resultou de falta de vigilância por parte da empresa.

ARTIGO 42.º

1. É proibido aos passageiros:

- 1.º Entrar ou sair da carruagem por lado que não corresponda a plataforma de serviço de passageiros;
- 2.º Passar de uma carruagem para a outra quando não haja comunicação interna;
- 3.º Debruçar-se das janelas durante a marcha;

- 4.º Entrar ou sair das carruagens a não ser nas estações ou apeadeiros e quando o comboio estiver parado;
- 5.º Exercer ou tentar exercer a mendicidade e angariar donativos por qualquer meio ou sob qualquer pretexto;
- 6.º Entregar-se nas carruagens a jogos ilícitos;
- 7.º Cuspir nas carruagens ou conspurcá-las;
- 8.º Arremessar das carruagens objectos que possam causar dano;
- 9.º Abrir as portas exteriores durante a marcha;
- 10.º Abrir ou conservar abertas as janelas durante a marcha quando haja reclamações de outros passageiros;
- 11.º Fazer uso do sinal de alarme fora do caso de perigo iminente;
- 12.º Transportar nas carruagens armas de fogo carregadas, matérias explosivas, ou facilmente inflamáveis, ou corrosivas, assim como volumes que, por sua natureza, forma, dimensões ou mau cheiro, possam causar incómodo ou prejuízo;
- 13.º Em geral, praticar actos que perturbem a boa ordem dos serviços ou incomodem os outros passageiros.

2. Estas proibições constarão de avisos afixados nos comboios em lugares apropriados.

ARTIGO 43.º

1. Quando o passageiro infringir inadvertidamente as disposições regulamentares, deve ser chamado à ordem, com toda a urbanidade, pelos funcionários da empresa. Se desacatar as observações que lhe forem feitas, ou quando se verificarem os casos dos n.ºs 7.º a 12.º do artigo anterior, deve o agente respectivo lavrar auto para ser enviado às autoridades competentes. Neste caso será aplicável ao transgressor a multa de 50\$ a 500\$.

2. Se a conduta do passageiro, depois de advertido e autuado, se tornar intolerável, será expulso do comboio. Neste caso não poderá pedir reembolso pelo percurso não efectuado.

ARTIGO 44.º

1. O passageiro tem direito a fazer despachar a sua bagagem.

2. As tarifas designarão os objectos que podem ser classificados como bagagem e regularão as condições e termos em que há-de ser feito o despacho.

3. Pode ser recusada a aceitação de bagagens cuja embalagem seja insuficiente.

4. A empresa pode fazer, na respectiva senha, as reservas que julgar convenientes e justificadas em atenção ao estado dos objectos apresentados a despacho como bagagens.

ARTIGO 45.º

1. A bagagem deve seguir, em regra, no comboio tomado pelo passageiro e será entregue na estação de destino logo que, após a chegada do comboio, decorra o tempo indispensável para ser posta à disposição do passageiro.

2. A regra estabelecida no número anterior só deixará de ser observada quando o comboio tomado pelo passageiro não fizer serviço de bagagem despachada ou quando, de todo em todo, não seja possível dar-lhe cumprimento. Em tais casos a bagagem seguirá ou em comboio anterior, sendo possível, ou no primeiro comboio posterior que fizer esse serviço.

3. A entrega da bagagem será feita ao portador da senha. A empresa não tem de verificar se o portador é idóneo para reclamar a bagagem; mas deve recusar

a entrega se tiver sido avisada de que a senha foi perdida ou roubada.

4. Quando o passageiro não apresentar a senha, a empresa não é obrigada a fazer a entrega da bagagem enquanto ele não justificar o seu direito aos objectos despachados.

CAPÍTULO V

O caminho de ferro e os expedidores e consignatários

ARTIGO 46.º

1. A empresa é obrigada a transportar com cuidado, exactidão e celeridade as mercadorias que para esse fim lhe foram apresentadas e deve aplicar o mesmo tratamento aos expedidores que estiverem em igualdade de condições.

2. A expressão «mercadorias» abrange, além dos animais, todos os volumes e objectos que, segundo as convenções internacionais assinadas e ratificadas por Portugal, não devem ser classificados como bagagem.

ARTIGO 47.º

1. Pode ser recusado o transporte:

- a) De mercadorias cujo peso, forma ou dimensões sejam desproporcionados aos meios de que a empresa dispõe ou incompatíveis com a resistência da via ou do material de transporte, com a capacidade deste ou com a segurança da circulação;
- b) De matérias explosivas, sujeitas a inflamação espontânea, repugnantes ou susceptíveis de produzir infecções.

2. Pode também ser recusado o transporte com fundamento na falta ou insuficiência de embalagem ou acondicionamento. Em vez de o recusar, pode a empresa efectuá-lo mediante a reserva de que não responde por falta ou avaria resultante da ausência ou defeito de acondicionamento.

3. Deve ser recusado o transporte de mercadorias cuja circulação esteja proibida.

ARTIGO 48.º

1. O expedidor deve apresentar com a mercadoria uma declaração de expedição. O contrato de transporte considera-se celebrado logo que a empresa receba a mercadoria com a declaração e entregue ao expedidor a senha de despacho.

2. As tarifas fixarão o modelo da declaração de expedição e da senha, indicando os requisitos a que devem satisfazer.

3. A empresa tem o direito de verificar se são exactas as declarações do expedidor. As tarifas regularão o exercício deste direito e as sanções aplicáveis em caso de inexactidão.

4. A declaração escrita pode ser substituída por mera declaração verbal, conforme nas tarifas se estabelecer.

ARTIGO 49.º

1. As mercadorias despachadas em grande velocidade devem seguir no primeiro comboio que seja apropriado e só devem sofrer as interrupções de trajecto tornadas absolutamente necessárias pela mudança de linha.

2. As mercadorias despachadas em pequena velocidade devem ser expedidas, o mais tardar, no dia seguinte àquele em que forem recebidas. Esta dilação pode, em circunstâncias excepcionais, ser elevada a dois dias.

A duração máxima do trajecto será de dois dias para cada fracção indivisível de 150 km.

ARTIGO 50.º

O expedidor pode alterar o destino da mercadoria se esta e a respectiva escrituração estiverem ainda na estação de procedência, ou, sendo a remessa em vagão completo, se a empresa, sem prejuízo do serviço, tiver meio de o reter em qualquer estação intermediária da sua rede.

ARTIGO 51.º

1. As remessas de grande velocidade serão postas à disposição dos consignatários o mais depressa possível, dentro das horas de serviço da estação de destino.

2. As remessas de pequena velocidade serão entregues no dia seguinte ao da chegada. Tratando-se, porém, de géneros e mercadorias susceptíveis de corrupção ou deterioração, a entrega será feita logo que, dentro das horas de serviço da estação, seja reclamada.

3. A empresa não tem de indagar qual o título por que o consignatário recebe a mercadoria. Só pode recusar a entrega ao titular da senha, quando nominativa, se tiver dúvidas fundadas quanto à sua identidade. Sendo a senha ao portador, só pode recusar a entrega se tiver sido avisada da perda ou roubo da senha.

4. As tarifas regularão os termos e condições da armazenagem das mercadorias e do estacionamento de vagões.

5. Nas tarifas ou em avisos se indicarão as horas de serviço das estações.

ARTIGO 52.º

1. Salvo os casos especiais de recepção e entrega em plena via ou em ramais particulares, a empresa recebe e entrega as mercadorias nas suas estações.

Será, porém, obrigada a fazer a entrega no domicílio do destinatário se isso tiver sido estipulado.

2. Quando a empresa tenha estabelecido, para determinada povoação, o serviço de entrega ao domicílio, não pode escusar-se a assumir a obrigação da entrega nesse local, nos termos e condições em que o serviço se achar organizado.

CAPÍTULO VI

Autos de notícia

ARTIGO 53.º

A guarda e vigilância dos caminhos de ferro pertence tanto aos agentes da autoridade pública como aos agentes da empresa.

ARTIGO 54.º

1. Têm competência para lavrar autos de notícia os agentes das empresas ferroviárias devidamente ajuramentados.

2. Serão sempre ajuramentados:

- a) Os chefes de lanço, chefes e subchefes de distrito e guardas do sexo masculino, que verificarão, em especial, os factos ocorridos na via;
- b) Os chefes de estação ou quem os substituir, que verificarão, em especial, os factos ocorridos nas estações e suas dependências;
- c) Os revisores e condutores, que verificarão, em especial, os factos ocorridos no comboio.

3. O juramento de exercer com probidade e fidelidade a competência que lhes é atribuída será prestado perante o presidente da câmara municipal do concelho onde o agente reside e em Lisboa e Porto perante o respectivo administrador de bairro.

4. Além dos agentes referidos no n.º 2, as empresas podem fazer ajurar outros de categoria diferente sempre que as conveniências de serviço o exijam, ficando tais agentes habilitados a lavrar autos de notícia relativamente aos factos que presenciarem ou de que tenham conhecimento seguro.

ARTIGO 55.º

Os agentes ajuramentados serão, para todos os efeitos, considerados agentes da autoridade pública. Além da formação de autos de notícia, podem, em especial, reclamar a intervenção das autoridades e o auxílio da força pública, sempre que o julguem necessário, e prender em flagrante delito os delinquentes, nos mesmos casos em que o podem fazer os agentes da autoridade pública.

ARTIGO 56.º

É obrigatória a formação de autos de notícia:

- 1.º Quando dentro da zona dos caminhos de ferro for cometido algum crime, delito ou contra-venção;
- 2.º Quando dentro da mesma zona ocorrer acidente de que resulte ou possa resultar prejuízo ou responsabilidade para a empresa, para os seus agentes ou para terceiros.

ARTIGO 57.º

1. Os autos a que se refere o n.º 1.º do artigo anterior devem:

- a) Descrever o facto incriminado e as condições e circunstâncias em que foi praticado, com indicação precisa do dia, hora e local;
- b) Identificar, quanto possível, o infractor e ofendido (nome, estado, profissão, residência);
- c) Mencionar a forma por que o agente teve conhecimento da infracção;
- d) Indicar as pessoas que possam depor como testemunhas.

2. O auto será assinado pelo agente que o lavrou ou fez lavrar e por duas testemunhas, sempre que seja possível. O infractor e o ofendido podem assinar, se quiserem.

3. Poderá lavrar-se um único auto por infracções diferentes cometidas na mesma ocasião ou entre si conexas, embora sejam diversos os responsáveis.

ARTIGO 58.º

1. Os autos a que se refere o n.º 2.º do artigo 56.º devem:

- a) Descrever a ocorrência com a maior exactidão e com todas as particularidades;
- b) Apontar a causa, quando possa logo determinar-se;
- c) Indicar, sendo possível, o responsável ou responsáveis;
- d) Mencionar as consequências que estejam à vista (prejuízos materiais e lesões causadas a pessoas);
- e) Dar conta do meio por que o agente tomou conhecimento da ocorrência;
- f) Designar as pessoas que possam depor como testemunhas.

2. É aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior.

ARTIGO 59.º

1. Os autos do n.º 1.º do artigo 56.º têm de ser lavrados em triplicado.

Um dos exemplares ficará em poder da empresa; os outros serão enviados, com a possível urgência e dentro do prazo máximo de quinze dias, à Direcção-Geral de Transportes Terrestres e ao delegado do procurador da República da comarca do lugar da infracção.

Não se aplica a estes autos o preceito do artigo 167.º do Código de Processo Penal, na parte em que manda

aguardar, pelo prazo de dez dias, o pagamento voluntário da multa.

2. Os autos do n.º 2.º do artigo 56.º serão lavrados em duplicado. O seu destino é o indicado no número anterior, exceptuada a parte relativa ao delegado.

Se o acidente for grave, o auto será enviado imediatamente à Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Quando o auto não possa ser lavrado e enviado imediatamente, deverá a empresa fazer a essa entidade a participação imediata do acidente e remeter o auto logo que seja possível.

3. Tratando-se de acidente de trabalho, lavrar-se-ão dois exemplares. Um ficará em poder da empresa; o outro será enviado, como participação, ao tribunal de trabalho respectivo.

Exceptua-se o caso de o acidente ser consequência de facto criminoso ou de contravenção de leis ou regulamentos por parte de terceiros, entendendo-se por terceiros as pessoas que se encontrarem nas condições do § 1.º do artigo 7.º da Lei n.º 1942. Neste caso observar-se-á o disposto no n.º 1 deste artigo 59.º

ARTIGO 60.º

1. Os autos lavrados pelos agentes ajuramentados farão fé em juízo até prova em contrário, tanto na instrução como no julgamento, quando à infracção corresponder processo de polícia correcional, processo de transgressão ou processo sumário, salvo nos casos especiais em que a lei exija outras diligências para a instrução do processo.

2. Nos outros processos penais ou nos civis os autos farão começo de prova, a completar por outros meios.

ARTIGO 61.º

1. Se a infracção de que se levantou auto deixou vestígios, cumpre aos agentes tomar as providências necessárias para evitar que os vestígios se apaguem ou alterem antes de examinados pelo Ministério Público.

2. Mas se este não proceder ou mandar proceder ao exame dentro de dez dias, contados desde o dia seguinte àquele em que o auto foi expedido, pode a empresa remover os objectos danificados e entregá-los a quem pertencerem, fazendo, porém, verificar por agente de categoria não inferior à de subinspector, ajuramentado, todos os vestígios que possam contribuir para a reconstituição da ocorrência e para a descoberta da verdade.

Desta verificação se lavrará auto em duplicado, devendo um dos exemplares ficar em poder da empresa e o outro ser enviado, dentro de cinco dias, ao Ministério Público.

3. Quando se tornar absolutamente indispensável, para a livre circulação dos comboios, a remoção imediata dos objectos danificados, observar-se-á o disposto no n.º 2. Neste caso, no auto enviado ao Ministério Público registar-se-á que se procedeu, com as cautelas devidas, à remoção e entrega dos objectos por assim o exigir a livre circulação dos comboios.

4. O dono dos objectos danificados e o presumido responsável serão avisados, quando possível, para assistir, querendo, às verificações a que se referem os n.ºs 2 e 3.

ARTIGO 62.º

1. Se em consequência do acidente referido no n.º 2.º do artigo 56.º tiverem ficado sobre a via, ou junto dela, objectos danificados pertencentes a terceiros, no auto a enviar à Direcção-Geral de Transportes Terrestres far-se-á menção dessa circunstância e pedir-se-á que se mande proceder às verificações necessárias para se determinarem as causas, as responsabilidades e as consequências do acidente.

Dentro de dez dias, a contar do imediato àquele em que o auto foi enviado, a Direcção-Geral dará satis-

fação ao pedido e, feito o exame, autorizará imediatamente a entrega dos objectos.

2. Se dentro do prazo designado no número anterior a Direcção-Geral não providenciar, aplicar-se-á o disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo anterior.

3. Quando se verificar o caso previsto no n.º 3 do mesmo artigo, observar-se-á o que se dispõe nesse número e no n.º 4.

ARTIGO 63.º

As despesas a que der causa a guarda e conservação dos objectos danificados ficarão a cargo do infractor ou do responsável pelo acidente.

Se não puder apurar-se quem foi o responsável, serão as despesas suportadas pelo dono dos objectos.

CAPÍTULO VII

Regime de responsabilidade

SECÇÃO I

Disposições gerais

ARTIGO 64.º

A empresa responde pelas perdas e danos que causar às pessoas e à propriedade alheia, em conformidade com o que neste regulamento se estabelece.

Em tudo quanto não vai previsto neste regulamento aplicar-se-ão, quer as normas especiais da responsabilidade do transportador, quer as regras gerais da responsabilidade civil.

ARTIGO 65.º

Em matéria de responsabilidade criminal observar-se-á o disposto no Código Penal e nas leis complementares.

SECÇÃO II

Disposições especiais

SUBSECÇÃO I

Passageiros

ARTIGO 66.º

Cumprirá a empresa indemnizar os passageiros de todos os prejuízos que sofrerem em consequência de acidente, quer nas suas pessoas, quer nos valores de mão e animais que levem consigo, salvo se demonstrar que o acidente foi produzido por caso fortuito, força maior, culpa da vítima ou de terceiro.

ARTIGO 67.º

1. O disposto no artigo anterior aplica-se também aos prejuízos causados em bagagem despachada.

2. Para a fixação do montante da indemnização atender-se-á ao seguinte:

- a) No caso de avarias, o quantitativo da indemnização será igual à importância do dano;
- b) No caso de perda total ou parcial, a empresa pagará 100\$ por cada quilograma, salvo se o passageiro tiver feito declaração especificada do conteúdo da embalagem. Neste último caso o passageiro será indemnizado do prejuízo sofrido, calculado sobre a base da declaração.

3. O que se determina nas alíneas a) e b) do número anterior observar-se-á também nos casos de avaria e perda que não sejam consequência de acidente.

ARTIGO 68.º

Em caso de acidente deve a empresa tomar todas as providências necessárias para que os passageiros e pessoal do comboio sejam socorridos prontamente.

ARTIGO 69.º

1. Considera-se passageiro, para os efeitos dos artigos anteriores, toda a pessoa que viaja no comboio munida de título de transporte, exceptuados os empregados e funcionários em serviço da empresa.

As pessoas que se houverem introduzido fraudulentamente no comboio só adquirem a qualidade de passageiros depois de regularizada a sua situação.

2. Entende-se que o transporte começa no momento em que o passageiro se confia ao transportador e subsiste enquanto dura esta situação. São da responsabilidade do passageiro os actos de subir para a carruagem e descer dela.

SUBSECÇÃO II

Mercadorias

ARTIGO 70.º

1. A empresa responde pelos prejuízos sofridos pelas mercadorias desde a recepção até à entrega, salvo se provar que o prejuízo resultou de caso fortuito, força maior, vício do objecto, culpa do expedidor ou do destinatário.

2. Responde também pelos prejuízos resultantes de demora na entrega, salvo se fizer a prova de que a demora foi consequência de circunstâncias que o caminho de ferro não podia evitar nem estava ao seu alcance remediar.

ARTIGO 71.º

A empresa não é responsável pelos prejuízos emergentes:

- a) Do facto de o transporte ser feito em vagão descoberto, quando esta forma de transporte seja facultada pelas tarifas ou tenha sido estabelecida na declaração de expedição;
- b) Da falta de embalagem ou de embalagem defeituosa, quando se tratar de mercadorias que devem ser embaladas convenientemente;
- c) Do facto de terem sido transportados sem guarda competente animais vivos, quando por força das tarifas o animal podia ser acompanhado de guarda ou o devia ser em consequência de ajuste especial;
- d) De incêndio provocado por faúlhas da locomotiva, quando se verificarem as circunstâncias previstas no n.º 2 do artigo 37.º, ressalvado, porém, o que se determina no n.º 3 do mesmo artigo.

SUBSECÇÃO III

Vagões particulares

ARTIGO 72.º

1. Se o vagão foi danificado quando circulava em serviço do seu proprietário ou de terceiro locatário, a empresa responde pelo prejuízo, excepto se provar que este foi consequência de caso fortuito, força maior, culpa do expedidor, do destinatário ou de terceiro, vício ou defeito do vagão ou da sua carga.

2. No caso de incêndio provocado por faúlhas da locomotiva, observar-se-á o que fica prescrito no n.º 2 do artigo 37.º

ARTIGO 73.º

1. Tratando-se de vagão particular ao serviço da empresa, por virtude de aluguer ou de requisição, não responde ela pelas deteriorações inerentes ao uso ordinário do vagão.

2. Quanto aos outros prejuízos, a empresa é obrigada a indemnizar o proprietário, salvo se demonstrar, nos termos do n.º 1 do artigo anterior, que o prejuízo não lhe é imputável.

ARTIGO 74.º

Se o vagão for danificado quando circulava vazio, utilizado ou não pela empresa, quando estacionava, ou quando estava retido para reparações, a empresa responde pelo prejuízo, com a ressalva estabelecida no n.º 2 do artigo anterior.

SUBSECÇÃO IV

Responsabilidade por prejuízos causados a outras pessoas

ARTIGO 75.º

1. Se algum veículo ou animal for atropelado, em passagem de nível, pelo material circulante, observar-se-á o seguinte:

- a) Tratando-se de passagem de nível sem guarda nem sinalização apropriada, a empresa não incorre em responsabilidade;
- b) Tratando-se de passagem de nível com guarda ou com sinalização apropriada, a empresa responde pelos prejuízos causados se a passagem estava aberta ou se não havia nela sinal de via impedida.

2. Se a passagem estava fechada e foi aberta a instâncias de quem pretendia passar, a responsabilidade reparte-se entre a empresa e a pessoa prejudicada.

3. Quando se verificarem as ocorrências previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 25.º, a empresa não responde por quaisquer prejuízos.

4. Entende-se por sinalização apropriada a instalação de aparelhos que dêem o aviso da aproximação de comboios.

ARTIGO 76.º

Se o material circulante atingir algum peão em passagem de nível, o regime de responsabilidade será o seguinte:

- a) Tratando-se de passagem de nível sem guarda nem sinalização apropriada, aplica-se o disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo anterior;
- b) Tratando-se de passagem com guarda, mas que estava aberta ou o foi espontaneamente, a empresa responde pelos prejuízos causados. Sucede o mesmo quando a passagem, tendo sinalização apropriada, e devendo o sinal ser de via impedida, fosse de via livre;
- c) Estando a passagem de nível fechada e tendo o sinistrado praticado algum dos factos mencionados nos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior, aplicar-se-á o que nestes números se dispõe;
- d) Estando a passagem de nível fechada e tendo-se a vítima utilizado de postigo existente nas cancelas, a empresa não tem responsabilidade, salvo se contra ela se provar que o guarda estava presente e não avisou o sinistrado, podendo fazê-lo, do perigo que corria.

ARTIGO 77.º

Se o acidente ocorrer em passagem concedida a proprietário particular, observar-se-á o disposto nos artigos anteriores, substituindo-se à responsabilidade da empresa a do concessionário da passagem.

CAPÍTULO VIII

Reclamações e acções

ARTIGO 78.º

1. Quando as mercadorias apresentem à chegada sinais manifestos de deterioração ou avaria, ou quando

seja visível a falta de objectos expedidos, o destinatário, querendo salvaguardar o seu direito à indemnização, deve declarar, no acto da entrega, que só com reserva recebe a remessa.

2. Feita a declaração referida, a empresa não entregará a mercadoria sem se proceder à verificação do estado da remessa. A verificação será efectuada imediatamente, ou no prazo mais curto possível, pelo chefe da estação e pelo destinatário ou pessoa por este designada, com assistência de duas testemunhas. O resultado será reduzido a termo.

3. Se a empresa fizer a entrega sem proceder a verificação, ficará sujeita a pagar a indemnização que for pedida pelo destinatário.

ARTIGO 79.º

1. Ainda que a remessa não apresente sinais de deterioração nem seja visível a falta de objectos expedidos, pode o destinatário fazer a declaração a que se refere o n.º 1 do artigo anterior, devendo neste caso observar-se o que no mesmo artigo está estabelecido.

2. Se o destinatário receber a mercadoria sem fazer declaração nem reserva alguma, fica inibido de reclamar qualquer indemnização fundada em deterioração ou perda dos objectos expedidos.

ARTIGO 80.º

Feita a verificação a que se refere o artigo 78.º, se as partes não chegarem a acordo quanto ao montante dos prejuízos, a acção de indemnização pode ser proposta dentro de um ano, a contar da entrega da mercadoria.

ARTIGO 81.º

1. Quaisquer outras acções de indemnização por prejuízos causados pelo caminho de ferro devem ser pro-

postas dentro de um ano, a contar da data em que ocorreu o facto que serve de fundamento à acção.

2. Quando a acção se baseie na perda total ou no atraso de entrega de mercadorias ou bagagens, o prazo fixado no número anterior contar-se-á da data em que a bagagem ou a mercadoria devia ser entregue.

ARTIGO 82.º

As tarifas regularão os direitos e obrigações da empresa e dos pagadores dos portes nos casos de cobrança excessiva ou deficiente por erro na aplicação das taxas.

Ministério das Comunicações, 21 de Agosto de 1954. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Administração dos Portos do Douro e Leixões

De harmonia com a deliberação tomada ao abrigo do n.º 9.º do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 36 977, de 20 de Julho de 1948, se publica que o Conselho de Administração dos Portos do Douro e Leixões, por despacho de 17 do mês em curso, autorizou, nos termos do artigo 24.º do mencionado Decreto-Lei n.º 36 977, a seguinte transferência de verba no orçamento vigente da mesma Administração:

Pagamento de serviços e diversos encargos:

Artigo 9.º «Despesas de higiene saúde e conforto»:

1) «Serviços clínicos e de hospitalização» . . .	— 5.000\$00
2) «Luz, aquecimento, água, lavagem e limpeza»	+ 5.000\$00

Administração dos Portos do Douro e Leixões, 17 de Agosto de 1954. — O Presidente do Conselho de Administração, *Antão Santos da Cunha*.