Quarta-feira 16 de Maio de 1973 — I Série — Número 115

DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 4$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS

As três séries . .	Ano 850$	Semestre	450$
A 1.ª série . . .	» 340$	»	180$
A 2.ª série . . .	» 340$	»	180$
A 3.ª série . . .	» 320$	»	170$

Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70) — anual, 300$
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo, 300$
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios é de 12$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA

AVISO

Para conhecimento dos Ex.mos Assinantes se comunica que a Imprensa Nacional-Casa da Moeda só poderá atender reclamações sobre faltas de entrega do «Diário do Governo» e seus suplementos quando sejam apresentadas dentro de um mês, contado das datas do «Diário» e suplementos reclamados, tratando-se de assinantes do continente, e de três meses, contados de igual modo, tratando-se de assinantes das ilhas, ultramar e estrangeiro.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho:

Declaração:

De ter sido rectificado o Decreto-Lei n.º 180/73, de 19 de Abril, que regula a criação de centros técnicos de cooperação industrial.

Ministério do Interior:

Declaração:

De terem sido autorizadas transferências de verbas no orçamento do Ministério.

Ministério das Finanças:

Decreto n.º **241/73**:

Altera a redacção de disposições dos Decretos n.ºs 36 583 e 46 389, respeitantes à isenção da taxa de salvação nacional na importação, respectivamente, dos óleos minerais denominados «*white spirit*» e «nafta alifática».

Ministérios das Finanças e da Marinha:

Decreto n.º **242/73**:

Altera a redacção da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 9.º do Decreto n.º 79/70, que aprovou o Regulamento das Imposições Marítimas Gerais.

Ministério do Ultramar:

Portaria n.º **339/73**:

Abre um crédito especial a inscrever em adicional ao orçamento da despesa do Conselho Ultramarino, para o corrente ano económico.

Ministério da Economia:

Portaria n.º **340/73**:

Aprova como normas definitivas as normas provisórias P-629 a P-640.

Ministério das Comunicações:

Portaria n.º **341/73**:

Aprova a tarifa de vagões particulares.

Portaria n.º **342/73**:

Altera a redacção da observação 2) da tabela A e da observação 6) da tabela C, anexas à Portaria n.º 253/70, respeitante ao funcionamento das escolas de condução.

Ministério das Corporações e Previdência Social:

Portaria n.º **343/73**:

Determina que a 3.ª Vara do Tribunal do Trabalho de Aveiro funcione na sede da comarca de Oliveira de Azeméis e fixa a sua área jurisdicional.

Ministério da Saúde e Assistência:

Decreto n.º **243/73**:

Cria quatro escolas de enfermagem destinadas a funcionar em Leiria, Santarém, Setúbal e Viana do Castelo.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Secretaria-Geral

Declara-se, para os devidos efeitos, que entre o original arquivado nesta Secretaria-Geral e o texto do Decreto-Lei n.º 180/73, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 93, de 19 de Abril, pelo Ministério da Economia, existe a seguinte divergência, que assim se rectifica:

Na data da promulgação, onde se lê: «... 30 de Março de 1973.», deve ler-se: «... 3 de Abril de 1973.»

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho, 24 de Abril de 1973. — O Secretário-Geral, *Diogo de Paiva Brandão.*

MINISTÉRIO DO INTERIOR

3.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 54/72, de 15 de Fevereiro, se publica que foram autorizadas as seguintes transferências de verbas, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do mesmo diploma:

Capítulos	Artigos	Números	Alíneas	Rubricas	Reforços e inscrições	Anulações	Referência à autorização ministerial
				Despesa ordinária			
3.º				**Conselho de Inspecção de Jogos**			
	34.º			Horas extraordinárias	1 700$00	-$-	(*a*)
	41.º			Bens duradouros:			
		1		Material de educação, cultura e recreio	-$-	10 000$00	(*a*)
		2		Equipamento de secretaria	20 000$00	-$-	(*a*)
	43.º			Conservação e aproveitamento de bens	5 000$00	-$-	(*a*)
	44.º			Despesas gerais de funcionamento:			
		2		Trabalhos especiais diversos	-$-	5 000$00	(*a*)
		3		Encargos não especificados	-$-	7 000$00	(*a*)
	46.º			Outras despesas correntes:			
		1		Despesas de anos findos	-$-	4 700$00	(*a*)
5.º				**Polícia de Segurança Pública**			
	75.º			Vencimentos e salários:			
		1		Vencimentos:			
			1	Pessoal dos quadros aprovados por lei	-$-	7 350 000$00	(*b*)
	83.º			Alimentação e alojamento — Em espécie	950 000$00	-$-	(*b*)
	86.º			Remunerações por serviços auxiliares	300 000$00	-$-	(*b*)
	88.º			Bens duradouros:			
		1		Material de defesa e segurança	1 500 000$00	-$-	(*b*)
	89.º			Bens não duradouros:			
		1		Combustíveis e lubrificantes	3 000 000$00	-$-	(*b*)
	90.º			Conservação e aproveitamento de bens	1 600 000$00	-$-	(*b*)
					7 376 700$00	7 376 700$00	

(*a*) Despacho de 25 de Abril de 1973.
(*b*) Despacho de 16 de Abril de 1973. Acordo prévio em despacho de 23 de Abril de 1973.

3.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 26 de Abril de 1973. — O Chefe, *Alberto Rosa.*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

SECRETARIA DE ESTADO DO ORÇAMENTO

Direcção-Geral das Alfândegas

Decreto n.º 241/73

de 16 de Maio

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

Artigo 1.º O artigo 1.º e o n.º 2.º do artigo 3.º do Decreto n.º 36 583, de 11 de Novembro de 1947, passam a ter a seguinte redacção:

Artigo 1.º É concedida isenção da taxa de salvação nacional na importação do óleo mineral denominado «*white spirit*» sempre que o referido produto se destine ao fabrico de tintas, vernizes, resinas sintéticas, cera para soalhos e pomada para calçado e a sua importação se faça nas condições do presente diploma.

Art. 3.º .....

.....

2.º Ao *white spirit* importado ao abrigo deste decreto deverão ser adicionados, no acto da importação, 5 % de colofónia em pó ou 5 % de aguarrás, se se destinar ao fabrico de tintas, 5 % de colofónia em pó, se se destinar ao fabrico de vernizes ou de resinas sintéticas, e 5 % de aguarrás, se se destinar ao fabrico de cera para soalhos ou de pomada para calçado.

Art. 2.º O artigo 1.º e o n.º 2.º do artigo 3.º do Decreto n.º 46 389, de 14 de Junho de 1965, passam a ter a seguinte redacção:

Artigo 1.º É concedida a isenção da taxa de salvação nacional na importação do óleo mineral de produção nacional denominado «nafta alifática» sempre que o referido produto se destine a ser utilizado como dissolvente na indústria de tintas e vernizes e nas indústrias de colas e de pneus.

.....

Art. 3.º .....

2.º À nafta alifática importada ao abrigo deste decreto deverá ser adicionado, no acto da importação, 1 % de dibutilftalato, quando se destinar à indústria de tinta e vernizes, ou 10 % de uma solução composta de 20 % de borracha natural em nafta alifática, quando se destinar à indústria de colas, ou uma solução composta de 700 g de resina *Koreisina* e 5 g de corante *Waxoline purple AS* por litro em nafta alifática como desnaturante a 2 % em peso, quando se destinar à indústria de pneus.

Art. 3.º Fica revogado o Decreto n.º 42 256, de 12 de Maio de 1959.

Marcello Caetano — Manuel Artur Cotta Agostinho Dias.

Promulgado em 4 de Maio de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA MARINHA

Decreto n.º 242/73

de 16 de Maio

Considerando que se entendeu dever ser aplicado ao minério de ferro tratamento idêntico àquele de que beneficiam, em matéria de imposto de comércio marítimo, outras mercadorias expressamente especificadas;

Atendendo ao disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/70, de 3 de Março;

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

Artigo único. A alínea *a*) do n.º 2 do artigo 9.º do Decreto n.º 79/70, de 3 de Março, passa a ter a seguinte redacção:

Art. 9.º — 1. .....

2. .....

a) Carga descarregada:

Por cada tonelada métrica de trigo, milho e centeio	$40
Por cada tonelada métrica de minério de ferro, carvão mineral, óleos minerais em rama para destilação, óleos minerais pesados para combustão, enxofre, fosfatos em bruto e a granel e adubos para a agricultura, excepto superfosfatos	4$50
Por cada tonelada métrica de qualquer outra mercadoria	15$00

Marcello Caetano — Manuel Artur Cotta Agostinho Dias — Manuel Pereira Crespo.

Promulgado em 1 de Maio de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Fazenda

Portaria n.º 339/73

de 16 de Maio

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 28 326, de 27 de Dezembro de 1937, abrir um crédito especial da importância de 308 550$, a inscrever em adicional ao orçamento da despesa do Conselho Ultramarino, para o corrente ano económico, destinado a acorrer ao aumento dos vencimentos nos termos do Decreto-Lei n.º 76/73, de 1 de Março, ao seu pessoal, tomando como contrapartida igual importância a sair do capítulo I, artigo 1.º, n.º 1) «Representação das províncias ultramarinas no Conselho Ultramarino — Pagamento de serviços — Despesas de comunicações — Transporte aos onze vogais eleitos pelos conselhos legislativos das províncias ultramarinas», do mesmo orçamento.

Ministério do Ultramar, 27 de Abril de 1973. — O Ministro do Ultramar, *Joaquim Moreira da Silva Cunha.*

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

SECRETARIA DE ESTADO DA INDÚSTRIA

Inspecção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais

Portaria n.º 340/73

de 16 de Maio

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado da Indústria, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 38 801, de 25 de Junho de 1952, aprovar as normas provisórias P-629 a P-640, como normas definitivas, com as alterações propostas nos respectivos pareceres do Conselho de Normalização e com os números e títulos seguintes:

NP-629 — Nata. Definição e classificação.
NP-630 — Nata pasteurizada. Características.
NP-631 — Nata esterilizada. Características.
NP-632 — Nata. Colheita das amostras para análise.

NP-633 — Nata. Ensaios preliminares de análise. Exame prévio.
NP-634 — Nata. Ensaios preliminares de análise. Prova de fosfatase.
NP-635 — Nata. Análise microbiológica. Determinação do número de bactérias por centímetro cúbico. Processo de referência.
NP-636 — Nata. Análise microbiológica. Determinação do índice de coliformes (Escherichia e Aerobacter).
NP-637 — Nata. Determinação da matéria gorda. Processo de referência (técnica de Rose-Gottlieb).
NP-638 — Nata. Determinação da acidez.
NP-639 — Nata esterilizada. Prova de turvação.
NP-640 — Nata esterilizada. Provas de estufa.

Secretaria de Estado da Indústria, 7 de Abril de 1973. — O Secretário de Estado da Indústria, *Hermes Augusto dos Santos.*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Portaria n.º 341/73

de 16 de Maio

1. Verifica-se há longa data, através dos elementos estatísticos disponíveis e de inquéritos levados a cabo junto dos possuidores de vagões, que a actual tarifa que rege o transporte ferroviário em vagões particulares não tem tido aproveitamento satisfatório e muito menos apresenta qualquer incentivo para a aquisição de vagões modernos, de maior capacidade, permitindo maiores velocidades, reduzindo o custo de transporte.

2. Atendendo a estes factos e considerando a necessidade de estimular a utilização de vagões da propriedade de particulares, decidiu-se remodelar as condições de transporte vigentes, adoptando as seguintes inovações:

a) Introdução de um regulamento de matrícula dos vagões, a exemplo do que se pratica nas empresas congéneres estrangeiras e também do que preconiza a União Internacional dos Caminhos de Ferro;

b) Classificação dos vagões em sete tipos, variando o bónus de acordo com cada um e procurando incentivar a aquisição dos especializados;

c) Diferenciação de uma única taxa de depósito dos vagões em função da sua especialização, independentemente de períodos de tempo;

d) Atribuição de uma taxa mais moderada para o estacionamento dos vagões além do período gratuito comum a todos eles e quando fora de ramais particulares;

e) Introdução da responsabilidade do caminho de ferro no tocante a prazos dilatados de duração de transporte;

f) Atribuição de um bónus por tonelada-quilómetro, diferenciado por tipo de vagão e função do seu índice de utilização, bem como da sua idade, com vista a compensar o proprietário dos encargos do capital investido e das despesas anuais que correm por sua conta (amortização do vagão, despesas de manutenção e reparação, percurso em vazio);

g) Taxação dos percursos em vazio, como forma de reduzir viagens inúteis e dispendiosas, mas compensada pela elevação substancial dos bónus actualmente praticados, nos termos da alínea anterior.

3. Estas medidas, promovendo, entre outros objectivos, a redução dos custos de transporte, inserem-se no plano de reconversão da exploração ferroviária.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, aprovar a tarifa de vagões particulares, anexa a esta portaria, a qual substitui a tarifa em vigor e seus aditamentos.

Ministério das Comunicações, 9 de Abril de 1973. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins.*

Tarifa de vagões particulares

ARTIGO 1.º

Objecto

1. As disposições desta tarifa regulam as condições de circulação e utilização nas linhas férreas nacionais de vagões particulares.

2. Entende-se por vagão particular todo o vagão matriculado por uma empresa de caminho de ferro em nome de uma entidade particular (pessoa física ou outro sujeito de direito denominados daqui por diante como titular), nas condições indicadas no artigo 3.º

ARTIGO 2.º

Admissão dos vagões à circulação

Para que os vagões particulares possam circular nas linhas férreas nacionais devem encontrar-se matriculados em empresa ferroviária nacional ou em empresa ferroviária estrangeira.

ARTIGO 3.º

Matrícula de vagões

1. A matrícula dos vagões deve ser feita por requisição escrita pelo seu titular à empresa ferroviária em que pretende a matrícula, acompanhada de uma memória descritiva e dos desenhos e mais elementos elucidativos das características e dimensões dos vagões e da qualidade dos materiais empregados na sua construção.

2. A empresa ferroviária procederá, pelos seus agentes, ao estudo da vária documentação apresentada, ao *contrôle* da construção e ensaios.

Considerados os vagões em condições de poderem circular, deverá pelo seu titular ser requerida a sua aprovação à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que procederá aos ensaios na linha ou provas que julgar convenientes para efeitos de entrada em circulação.

Se os vagões forem de tipo já aprovado, após a sua inspecção pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a empresa ferroviária fará a sua matrícula, concedendo, sem mais formalidades, a licença de circulação.

3. No caso de se tratarem de vagões de tipo ainda não aprovado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a empresa ferroviária submeterá a requisição à aprovação daquela entidade, ficando a matrícula e a concessão da licença de circulação dependentes da resolução que pela mesma entidade for tomada.

4. As despesas feitas pela empresa ferroviária com o *contrôle* da construção e vistoria dos vagões bem como com a matrícula serão de sua conta, com excepção de possíveis despesas a efectuar no estrangeiro, que serão debitadas ao titular.

5. Após a licença de circulação obtida, os vagões deverão ter, em cada lado e inscritos com clareza:

a) Nome do titular;
b) Iniciais da empresa ferroviária de matrícula;
c) Estação de sede do vagão;
d) Letra de série;
e) Número de ordem;
f) Ano de entrada ao serviço ou da última matrícula;
g) Tara (peso total em vazio e expresso em quilogramas);
h) Carga máxima expressa em toneladas; ou
i) Capacidade máxima do reservatório, expressa em litros para os vagões tipo reservatórios;
j) Número de pisos, se houver mais que um;
k) A marca distintiva (P), no caso dos vagões admitidos em serviço internacional.

6. Poderão admitir-se outras inscrições, mas apenas com a aprovação escrita da empresa ferroviária de matrícula.

7. A empresa ferroviária de matrícula pode fazer outras inscrições desde que necessárias ao serviço.

8. A matrícula confere ao titular o direito de dispor dos vagões dentro dos limites fixados pelo artigo 5.º

ARTIGO 4.º

Disposições técnicas e especiais

1. Os vagões apresentados devem satisfazer todas as prescrições de unidade técnica dos caminhos de ferro, bem como outras que as empresas ferroviárias nacionais impõem em virtude das convenções existentes com empresas ferroviárias estrangeiras.

2. Os reservatórios ou outros recipientes dos vagões podem ser fixados definitivamente ao vagão ou serem amovíveis; neste caso devem ser montados de maneira que só possam ser deslocados ou retirados mediante a desmontagem dos seus meios de fixação.

3. Se o vagão estiver munido de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, mecanismos, etc), incumbe ao titular assegurar o seu funcionamento e serviço.

4. As empresas ferroviárias nacionais reservam-se o direito de, quando e se necessário, pedir ao titular que faça modificações nos vagões ou nos seus acessórios (aumentos, reforços, transformações, substituições, supressões, etc.). Este pedido terá de ser justificado.

Todas as modificações autorizadas ou pedidas pelas empresas ferroviárias nacionais serão realizadas por conta do titular e sob *contrôle* daquelas.

5. Após a execução e aprovação dessas modificações as empresas ferroviárias nacionais procederão a uma segunda matrícula do vagão sem qualquer encargo para o titular.

6. A empresa ferroviária de matrícula pode suspender a licença de circulação do vagão quando este revele defeitos que possam comprometer a segurança e enquanto não forem devidamente reparados pelo titular.

ARTIGO 5.º

Tipos de vagões

Para a aplicação desta tarifa, os vagões particulares classificam-se nos seguintes grupos:

Grupo A — vagões reservatórios para o transporte de líquidos ou gases liquefeitos, com ou sem pressão;
Grupo B — vagões isotérmicos, caloríficos, refrigerantes e frigoríficos;
Grupo C — vagões de dois pisos para o transporte de automóveis;
Grupo D — vagões com dispositivo de descarga por gravidade ou pneumática (vagões-silos, vagões-tremonhas, etc.);
Grupo E — vagões plataforma para o transporte de transcontentores;
Grupo F — vagões com dispositivos especiais para transporte de mercadorias ou animais que deles careçam;
Grupo G — outros vagões não especificados nos grupos anteriores.

ARTIGO 6.º

Utilização dos vagões

1. O direito de dispor de um vagão pertence exclusivamente ao seu titular.

2. Os terceiros, expedidores de vagões particulares, devem enviar com a declaração de expedição uma autorização do titular para o efeito. Todavia, esta autorização não é exigida quando o terceiro, expedidor, foi o destinatário do vagão aquando do último transporte, salvo quando o titular, por carta ou telegrama, avisa a estação para se proceder de maneira diferente.

ARTIGO 7.º

Vagões em estacionamento

1. Por cada vagão e período indivisível de vinte e quatro horas, além do período gratuito considerado na tarifa de operações acessórias, é devida a taxa de 7$50.

2. Os vagões estacionados em ramal particular estão isentos da respectiva taxa.

ARTIGO 8.º

Vagões em depósito

1. Os vagões consideram-se em depósito numa estação desde as 0 horas do dia seguinte ao da sua che-

gada (se chegarem vazios) ou daquele em que se completou a descarga (se chegarem carregados) e até serem posteriormente postos à carga ou expedidos em vazio.

No entanto, os vagões cuja descarga se completou antes de expirado o prazo estabelecido para o estacionamento gratuito só se consideram em depósito a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que esse prazo expirou.

2. A empresa ferroviária pode transferir os vagões donde se encontrem descarregados para qualquer ponto à sua escolha onde mais lhe convenha conservá-los em depósito, devendo, porém, pô-los à disposição do titular, na estação de destino do último transporte efectuado no prazo máximo de três dias a contar da data do pedido àquela estação. Estas transferências são realizadas sem qualquer encargo para o titular.

3. Por cada vagão e períodos indivisíveis de vinte e quatro horas consecutivas é devida a taxa a seguir indicada:

	Cada período
Vagões dos grupos A a F	1$50
Vagões do grupo G	5$00

4. A taxa a que se refere o número anterior não é devida quando os vagões permaneçam em ramal particular ou se encontrem em reparação em quaisquer oficinas.

ARTIGO 9.º

Circulação dos vagões

1. O expedidor e o destinatário dos vagões devem verificar nas estações de partida e chegada e em presença dos agentes da empresa ferroviária o estado em que os vagões e seus pertences são entregues ou percebidos, fazendo nessa ocasião, por escrito, as declarações ou reservas que entenderem. Na sua falta apenas terão valor as declarações ou reservas feitas, também por escrito, pelos agentes da empresa ferroviária, entendendo-se que o expedidor ou o titular com elas se conformaram por completo.

2. No caso de os vagões parecerem não oferecer segurança total, podem os agentes da empresa ferroviária recusar a sua circulação, dando do facto conhecimento ao expedidor, por escrito.

ARTIGO 10.º

Prazos de transporte

Os prazos máximos de transporte interno das remessas aceites em vagões particulares ou dos próprios vagões são regidos pelo disposto na tarifa geral.

ARTIGO 11.º

Disposições diversas

A — Documentos de transporte

1. Os vagões particulares são remetidos ao transporte ao abrigo de uma declaração de expedição.

2. Na declaração de expedição, o expedidor deve inscrever as indicações seguintes, quer para os vagões vazios, quer para os carregados:

a) Série e número do vagão;

b) Ano da entrada do vagão em serviço ou da última matrícula;

c) Marcas e outros sinais particulares que sirvam de distintivo de cada vagão;

d) Empresa ferroviária que matriculou o vagão.

No caso de vagões vazios, deve ainda a declaração de expedição conter a seguinte indicação:

e) Vagão particular vazio indo carregar; ou

f) Vagão particular vazio no regresso.

B — Carga, descarga e transmissão dos vagões

1. As cargas e descargas dos vagões são feitas por conta e risco dos expedidores e consignatários e com gente sua.

2. Compete aos expedidores e consignatários o resguardo e a fixação das mercadorias, bem como o fornecimento dos meios necessários para o efeito.

3. É gratuita a transmissão, de uma empresa a outra, das remessas de serviço combinado.

C — Fecho dos vagões

Os expedidores devem sempre fechar os vagões a cadeado ou por meio de fechadura ou selados com selo de chumbo. Em todos os casos, o sistema de fecho deve ser tal que torne impossível a violação do vagão sem vestígios aparentes.

D — Conservação e reparação dos vagões

1. Os vagões devem ser conservados em bom estado pelo titular, nomeadamente os rodados, molas, engates e caixas de lubrificação, condutas e cilindro para freios de vácuo, de acordo com as normas da empresa ferroviária.

2. O titular deve efectuar ou mandar efectuar os trabalhos de manutenção seguintes:

a) Revisões periódicas de acordo com as normas das empresas ferroviárias nacionais;

b) Reparação das avarias;

c) Manutenção corrente, incluindo a limpeza.

3. As empresas ferroviárias, a pedido do titular, poderão encarregar-se das reparações dos vagões, mediante o pagamento que for estipulado. Torna-se, no entanto, obrigatória a efectivação pela empresa ferroviária, ou pelo menos sob o seu *contrôle*, da conservação periódica dos órgãos de rolamento, suspensão, tracção e choque, bem como da manutenção do sistema de freio e lubrificação das caixas de rolamento.

4. Em trânsito, as empresas ferroviárias tomam a seu cargo as reparações que os vagões carecem para poderem ser transportados até à estação de destino, cobrando, no entanto, do titular a importância do seu custo. Neste caso devem as empresas ferroviárias avisar imediatamente, por telegrama, o expedidor e (ou) o titular, indicando, sempre que possível, a natureza da avaria.

5. Os titulares devem constituir e manter em bom estado um aprovisionamento de peças sobresselentes, todas as de tipo diferente das utilizadas no material das empresas ferroviárias e, em princípio, eixos mesmo

de tipo comum, a fim de serem reduzidos ao mínimo os períodos de imobilização dos vagões.

6. Os titulares dos vagões submeterão a exame das empresas ferroviárias de matrícula os vagões quando neles haja sido feita qualquer reparação sem a intervenção das mesmas empresas, não ocasionando este exame qualquer encargo para si.

7. As empresas ferroviárias de matrícula tomam a seu cargo a lubrificação periódica dos vagões.

8. As reparações dos vagões particulares (grandes reparações ou reparações de conservação) ficam submetidas à fiscalização da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, pelo que não devem entrar ao serviço sem a sua aprovação.

E — Vagões retirados da circulação

1. Os vagões retirados da circulação só poderão voltar a circular depois de vistoriados e aceites pelas empresas ferroviárias de matrícula.

2. Os vagões particulares matriculados só devem ser demolidos depois da autorização dada pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a pedido do seu titular.

ARTIGO 12.°

Responsabilidade do caminho de ferro

1. As empresas ferroviárias declinam qualquer responsabilidade:

a) Pelas faltas, avarias, danos ou atrasos que os vagões, seus acessórios ou remessas neles tranportados sofram por:

I — Culpa dos expedidores, consignatários ou da sua gente;

II — Vício ou defeito dos vagões ou carga neles transportada;

III — Descarrilamento, choque, incêndio ou outro motivo pelos quais não sejam culpadas ou os seus agentes.

b) Pela detenção do material para qualquer reparação urgente, nos termos do artigo 11.° da alínea D-4;

c) Pelas consequências, inclusive fiscais, que possam resultar da indevida expedição dos vagões;

d) Pelas faltas, avarias ou danos, qualquer que seja a causa, sofridos pelas remessas dos vagões, desde que estes sejam entregues na estação de destino com o sistema de fecho, assinalado no artigo 11.°, alínea C, intacto;

e) Por todos os riscos que possam sofrer as pessoas que acompanham os vagões.

2. Em caso de perda ou avaria do vagão ou das suas peças não amovíveis, após a sua aceitação ao transporte e até à sua entrega, o caminho de ferro apenas é responsável se não provar que tal não resultou de sua culpa ou negligência ou dos seus agentes.

3. Sendo o caminho de ferro responsável, no caso de perda do vagão, a indemnização é limitada ao seu valor residual e nos casos de avaria ou dano de vagões ou peças a indemnização é calculada nos mesmos moldes do n.° 4 abaixo, independentemente da devida pelas reparações a fazer.

4. Se ao caminho de ferro for imputada a responsabilidade de ter sido excedido o prazo de transporte do vagão ao destinatário, indemnizará a parte lesada na importância fixa de 20$ por vagão e por dia indivisível de atraso, independentemente da indemnização eventualmente devida pelo excesso do prazo do transporte da mercadoria carregada.

ARTIGO 13.°

Tarifação de vagões

A — Carregados

1. Os transportes de vagões carregados são submetidos ao regime (P. V. ou G. V.) aplicável à mercadoria transportada de acordo com a tarifa respectiva. Os preços destes transportes são calculados como se se tratasse de remessas de vagão completo transportadas em vagões pertencentes às empresas ferroviárias.

2. De acordo com o grupo a que o vagão pertence, a tarifação das remessas obedece às seguintes prescrições:

a) *Vagões do grupo A.* — A taxa incide sobre o preço correspondente à capacidade total do reservatório. Todavia, os vagões carregados com líquidos para os quais existem leis ou regulamentos em vigor sobre o transporte de matérias perigosas prescrevendo que os reservatórios não sejam completamente cheios são admitidos ao transporte nestas condições desde que sejam tomadas disposições especiais para impedir os deslocamentos bruscos dos líquidos.

Para a determinação da equivalência em peso das capacidades acima mencionadas, multiplicam-se estas pela densidade relativa dos líquidos de acordo com a seguinte tabela:

Ácido azótico ou nítrico (água-forte)	1,332
Ácido clorídrico ou muriático	1,180
Ácido sulfúrico ou vitríolo	1,580
Aguarrás	0,865
Aguardentes	0,925
Águas amoniacais	1,000
Álcoois	0,850
Azeites	0,915
Butano	0,465
Creasoto	1,015
Diesel-óleo n.° 1	0,875
Diesel-óleo n.° 2	0,910
Fuelóleo n.° 1	0,935
Fuelóleo n.° 2	0,965
Gasóleo	0,850
Gasolina auto	0,745
Gasolina aviação	0,830
Leite de vaca	1,031
Mosto de vinho	1,100
Nafta	0,720
Óleo de purgueira	0,924
Óxido de propileno	0,860
Petróleo	0,800
Propano	0,420
Vinagre	1,020
Vinhos comuns	0,980

b) *Vagões do grupo B.* — O gelo (água congelada) ou o gelo carbónico (anidrido carbónico sólido), as caixas isotérmicas ou refrigerentes e outros aparelhos reguladores de temperatura, bem como o material destinado a assegurar uma conveniente arrumação

dos géneros alimentares (excepto embalagens), são transportados gratuitamente nos vagões, quer na ida, quer no regresso, na condição de o destinatário da mercadoria os não retirar.

Às remessas acondicionadas interiormente com gelo é concedida a redução de 10 % sobre o peso bruto da mercadoria, mas mantendo-se a sujeição aos mínimos de peso estabelecidos para vagão completo.

B — Em vazio

1. Os vagões só podem ser expedidos em vazio ao abrigo do disposto no artigo 6.º

2. Os vagões expedidos em vazio são transportados aos seguintes preços:

a) Em pequena velocidade: $30 por vagão e quilómetro, sujeito ao mínimo de 15$;

b) Em grande velocidade: $50 por vagão e quilómetro, sujeito ao mínimo de 25$.

3. Os vagões expedidos em vazio, uma vez chegados à estação de destino, são postos à carga apenas quando for feito nessa estação pedido expresso em tal sentido.

ARTIGO 14.º

Bónus de utilização dos vagões

1. No preço de transporte de qualquer remessa, calculada nos termos do artigo anterior, parte A, há a deduzir, a título de utilização de vagões particulares, os bónus indicados no n.º 7.

2. Os bónus são determinados tomando como base o peso da mercadoria transportada e a distância, elementos que serviram de base para o cálculo do preço de transporte e tendo em atenção a idade do vagão (a contar da data da entrada em serviço ou da sua modernização nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º, se para tal for reputado suficiente pela empresa ferroviária de matrícula) e o seu índice de utilização.

3. O índice de utilização do vagão define-se com o quociente do peso da mercadoria transportada pela tara do vagão respectivo.

4. Não são concedidos bónus aos transportes de remessas de contentores vazios, de estrados *(palettes)* vazios e de caixas-estrado vazias, bem como de atrelados rodoviários vazios.

5. As bonificações indicadas no n.º 7 não se aplicam a mercadorias cujo preço de transporte é único, qualquer que seja a distância a percorrer.

6. São consideradas as seguintes mercadorias para efeitos de aplicação dos bónus a conceder pelo n.º 7 (tabela *A*):

Adubos e matérias-primas para a sua fabricação.
Antracite, hulha, lignite, carvões minerais ou vegetais, coque, aglomerados de carvão mineral ou vegetal e cinzas.
Batatas.
Cereais e farinhas.
Legumes e hortaliças.
Lenhas e madeiras.
Mercadorias importadas e as destinadas à exportação, pelas fronteiras terrestres.
Minérios.
Pedra, basalto, granito, burgau, brita, calhau, areia, seixos e saibro.
Sulfatos, nitratos, fosfatos, cloretos e azotatos.

7. São os seguintes os bónus a conceder por tonelada/quilómetro:

Grupo de vagão	Coeficiente de utilização	Mercadorias abrangidas por acordos ou incluídas no n.º 6 (tabela A)		Outras mercadorias (tabela B)	
		Vagões com mais de vinte anos (1)	Vagões com menos de vinte anos (2)	Vagões com mais de vinte anos (1)	Vagões com menos de vinte anos (2)
A	0 a 0,7	Sem bónus		Sem bónus	
	0,8 a 1,9	$090 0	$100 0	$125 0	$145 0
	2,0 a 2,9	$098 0	$108 0	$163 0	$183 0
	3,0 ou mais	$110 0	$120 0	$174 0	$194 0
B	0 a 1,4	Sem bónus		Sem bónus	
	1,5 a 2,9	$103 0	$113 0	$161 0	$191 0
	3,0 ou mais	$122 0	$132 0	$193 0	$223 0
C	0 a 0,4	Sem bónus		Sem bónus	
	0,5 ou mais	$152 0	$192 0	$194 0	$234 0
D	0 a 0,4	Sem bónus		Sem bónus	
	0,5 a 1,9	$085 0	$090 0	$116 0	$126 0
	2,0 a 2,9	$090 0	$095 0	$128 0	$138 0
	3,0 ou mais	$095 0	$100 0	$135 0	$145 0
E	0 a 0,4	Sem bónus		Sem bónus	
	0,5 ou mais	$088 0	$098 0	$102 0	$117 0
F	0 a 0,4	Sem bónus		Sem bónus	
	0,5 a 1,4	$087 0	$097 0	$093 0	$103 0
	1,5 ou mais	$093 0	$103 0	$117 0	$127 0
G	0 a 0,4	Sem bónus		Sem bónus	
	0,5 a 1,4	$090 0	$095 0	$108 0	$113 0
	1,5 a 2,9	$093 0	$100 0	$112 0	$117 0
	3,5 ou mais	$100 0	$109 0	$120 0	$130 0

ARTIGO 15.º

Acompanhamento dos vagões

As remessas transportadas ao abrigo desta tarifa podem ser acompanhadas por pessoas nas mesmas

condições em que o são as transportadas nos vagões pertencentes às empresas ferroviárias nacionais e ao abrigo da tarifa geral.

ARTIGO 16.º

Garantia das empresas ferroviárias

O valor dos vagões responde para com as empresas ferroviárias (de matrícula ou não) por quaisquer débitos que a eles digam respeito e que não tenham sido oportunamente liquidados.

ARTIGO 17.º

Vagões de serviço internacional

Os vagões em tráfego internacional estão sujeitos às disposições constantes do Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (RIP).

ARTIGO 18.º

Vagões matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras

1. Os vagões particulares matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras beneficiam, quando circulem nas linhas férreas nacionais, das concessões previstas nesta tarifa para os vagões particulares de matrícula nacional.

2. As empresas ferroviárias nacionais disporão dos vagões particulares matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras sempre que necessário para cumprimento dos prazos de devolução prescritos pela alfândega portuguesa.

ARTIGO 19.º

Disposição geral

Em tudo quanto não seja contrário às disposições desta tarifa vigoram as condições da tarifa geral e da tarifa de operações acessórias nacionais.

Fica pela presente anulada e substituída a tarifa de vagões particulares aprovada por despacho ministerial de 31 de Maio de 1957.

O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins.*

Direcção-Geral de Viação

Portaria n.º 342/73

de 16 de Maio

Nas tabelas de preços inerentes ao funcionamento das escolas de condução, anexas à Portaria n.º 253/70, de 23 de Maio, estabeleceu-se, genericamente, que a sua aplicação não dá lugar a qualquer reembolso.

Todavia, a eventualidade da suspensão das actividades das escolas de condução e do cancelamento do respectivo alvará, entre outros factos imputáveis às escolas, não deverá acarretar prejuízos aos instruendos, pelo que, em tais casos, deverão ser reembolsados das importâncias já pagas e correspondentes às lições não dadas.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, que a observação 2) da tabela A e a observação 6) da tabela C, anexas à Portaria n.º 253/70, de 23 de Maio, passem a ter a seguinte redacção:

> A aplicação desta tabela não dá lugar a qualquer reembolso, excepto nos casos de suspensão de ensino ou cancelamento do alvará, por a escola deixar de reunir as condições legais e regulamentares de funcionamento ou por facto que acarrete a interrupção da ministração do ensino a determinado instruendo e imputável à escola de condução.

Ministério das Comunicações, 27 de Abril de 1973. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins.*

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Inspecção-Geral dos Tribunais do Trabalho

Portaria n.º 343/73

de 16 de Maio

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Corporações e Previdência Social, ao abrigo do § único do artigo 3.º do Estatuto dos Tribunais do Trabalho, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 455/72, de 14 de Novembro:

1.º Que a 3.ª Vara do Tribunal do Trabalho de Aveiro funcione na sede da comarca de Oliveira de Azeméis.

2.º Que a sua área jurisdicional abranja os concelhos de Oliveira de Azeméis, Albergaria-a-Velha, Arouca, Estarreja, Murtosa, Sever do Vouga e Vale de Cambra.

Esta portaria entra em vigor noventa dias depois da publicação no *Diário do Governo.*

Ministério das Corporações e Previdência Social, 30 de Abril de 1973. — O Ministro das Corporações e Previdência Social, *Baltasar Leite Rebelo de Sousa.*

MINISTÉRIO DA SAÚDE E ASSISTÊNCIA

Decreto n.º 243/73

de 16 de Maio

Considerando a necessidade de aumentar a rede de escolas de enfermagem no País;

Com base no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38 884, de 28 de Agosto de 1952, nos termos do disposto no artigo 78.º do Decreto-Lei n.º 413/71, de 27 de Setembro, ouvido o Gabinete de Estudos e Planeamento;

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

Artigo 1.º — 1. São criadas quatro escolas de enfermagem destinadas a funcionar em Leiria, Santarém,

Setúbal e Viana do Castelo, ficando a designar-se por Escolas de Enfermagem da respectiva localidade.

2. Estas escolas são serviços oficiais do Ministério da Saúde e Assistência dotados de autonomia técnica e administrativa.

Art. 2.º As escolas regem-se pelo Regulamento Geral das Escolas de Enfermagem, aprovado pela Portaria n.º 34/70, de 14 de Janeiro.

Art. 3.º Cabe ao hospital distrital da respectiva localidade desempenhar as funções a que se refere o n.º 3 do artigo 3.º do referido Regulamento.

Art. 4.º O conselho orientador das escolas será presidido pelo provedor do hospital distrital respectivo.

Art. 5.º As funções atribuídas ao director das escolas pelo Regulamento serão desempenhadas por um monitor-chefe.

Art. 6.º As escolas entram em regime de instalação, previsto no artigo 79.º do Decreto-Lei n.º 413/71, de 27 de Setembro, para o que será nomeada uma comissão instaladora, nos termos do artigo 85.º do mesmo diploma, à qual competirá assumir as funções atribuídas pelo Regulamento ao conselho de gerência das escolas.

Art. 7.º O período de instalação de cada uma das escolas contar-se-á a partir da data em que for dada posse às respectivas comissões instaladoras.

Marcello Caetano — Manuel Artur Cotta Agostinho Dias — Alfredo Jorge Assis dos Santos.

Promulgado em 7 de Maio de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA