

§ 1.º Os contentores destinados ao tráfego internacional deverão obedecer, na sua construção e exploração, às normas estabelecidas ou admitidas pela empresa matriculadora, de harmonia com as prescrições do organismo internacional a que tiver aderido.

§ 2.º Os contentores destinados ao transporte de substâncias perigosas deverão ainda satisfazer as condições especiais prescritas na legislação aplicável.

§ 3.º Ouvida a Direcção-Geral de Transportes Terrestres e a empresa matriculadora, poderá o Ministro das Comunicações autorizar a matrícula e utilização na rede ferroviária nacional dos contentores que, por particularidades de construção impostas pela natureza da carga a transportar ou configuração dos veículos ou vagões em que venham a ser conduzidos, não respeitem as condições previstas no corpo deste artigo, mas reúnam os requisitos mínimos indispensáveis à segurança da exploração.

Art. 2.º As empresas ferroviárias não poderão recusar-se a proceder à matrícula dos contentores que obedeçam às condições previstas no artigo antecedente.

Art. 3.º As modificações a introduzir nos contentores matriculados terão de ser autorizadas pela respectiva empresa ferroviária, a qual poderá exigir do proprietário as alterações de projecto que julgue convenientes, bem como a substituição de peças ou dispositivos que não ofereçam as necessárias garantias de solidez e ainda as modificações de estrutura que considere indispensáveis.

§ único. A empresa matriculadora poderá em qualquer ocasião verificar a exactidão das inscrições e exigir a sua rectificação, de harmonia com as características a que digam respeito.

Art. 4.º Poderá ser cancelada a matrícula aos contentores que, no decurso de dois anos e por facto imputável ao proprietário, não sejam utilizados na rede explorada pela empresa matriculadora.

§ único. Os proprietários dos contentores cuja matrícula tenha sido cancelada nos termos deste artigo podem requerer nova matrícula.

Art. 5.º As empresas ferroviárias comunicarão imediatamente à Direcção-Geral de Transportes Terrestres o nome ou firma do proprietário, número, série e categoria de cada contentor, bem como as alterações e o cancelamento da respectiva matrícula.

Art. 6.º Não poderá proceder-se à alienação dos contentores sem prévia consulta da empresa matriculadora, que terá direito de opção no caso de venda particular ou judicial.

§ único. Os contratos realizados com inobservância do disposto neste artigo serão nulos de pleno direito.

Art. 7.º Os contentores pertencentes a entidade domiciliada no estrangeiro poderão igualmente circular na rede ferroviária portuguesa, mediante licença da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, requerida por intermédio e com a devida informação de uma das empresas ferroviárias e dada a título temporário de aluguer ou em regime de tráfego internacional. A licença será pedida por entidade domiciliada em Portugal metropolitano e poderá ser retirada a todo o tempo, se se reconhecer que do seu uso resulta ou pode resultar perturbação para a disciplina dos transportes.

§ 1.º A entidade que, nos termos deste artigo, houver requerido a licença ficará responsável pela observância do disposto no presente diploma e demais legislação aplicável ao material circulante desta natureza.

§ 2.º Cabe recurso para o Ministro das Comunicações da decisão da Direcção-Geral de Transportes Terrestres que, nos termos constantes do corpo deste artigo, retirar a licença concedida.

§ 3.º Ficam sujeitos ao regime estabelecido para os contentores nacionais os contentores de matrícula es-

trangeira que sejam explorados em Portugal nos termos do presente decreto-lei.

§ 4.º Exceptuam-se do disposto neste artigo os contentores empregados numa única viagem de ida e volta, sem maior permanência na rede ferroviária nacional do que a necessária para operações de carga e descarga e sua devolução à procedência.

Art. 8.º Os contentores de propriedade particular ficam sujeitos ao regime legal aplicável ao material circulante das empresas ferroviárias.

Art. 9.º O disposto no presente diploma não se aplica aos contentores em exploração à data da sua entrada em vigor, desde que não fossem considerados recomendados, nos termos do Decreto-Lei n.º 35 877, de 25 de Setembro de 1946.

Art. 10.º O Governo determinará, pelo Ministro das Comunicações, o regime tarifário a adoptar na exploração dos contentores particulares. Para o efeito, as empresas ferroviárias apresentarão à apreciação do Governo, no prazo de quarenta e cinco dias, a contar da entrada em vigor do presente decreto, proposta de que constem os preços e condições do transporte e do retorno das taras vazias.

Art. 11.º O Governo promoverá a publicação, pelo Ministério das Comunicações, das disposições necessárias à execução do presente decreto-lei.

Art. 12.º Ficam revogados o Decreto-Lei n.º 35 877, de 25 de Setembro de 1946, e a Portaria n.º 11 507, de 7 de Outubro do mesmo ano.

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

Paços do Governo da República, 15 de Janeiro de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Portaria n.º 14 229

Tendo em atenção o disposto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 39 080, de 15 de Janeiro de 1953: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o Regulamento para a Circulação e Exploração dos Contentores Particulares, que faz parte integrante da presente portaria.

Ministério das Comunicações, 15 de Janeiro de 1953. — O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.

Regulamento para a Circulação e Exploração dos Contentores Particulares

CAPÍTULO I

Condições de admissão à matrícula

Artigo 1.º A matrícula dos contentores particulares será feita pelas empresas ferroviárias, mediante a verificação dos requisitos constantes dos artigos seguintes. Para este efeito, os pedidos serão acompanhados de desenhos e peças escritas de que constem todos os elementos elucidativos sobre o tipo de construção, materiais

empregados, tara, capacidade de carga e género de mercadorias em cujo transporte o requerente se propõe utilizar o contentor.

Art. 2.º Os contentores particulares classificam-se em dois grupos:

GRUPO I — Contentores de volume útil superior a 3 m³;

GRUPO II — Contentores de volume útil superior a 1 m³ e igual ou inferior a 3 m³.

§ único. Compreendem-se no grupo I os contentores de volume útil igual ou inferior a 3 m³ que, em virtude da sua construção especial ou do género de mercadorias a cujo transporte se destinam, a empresa matriculadora entenda dever incluir nessa classe.

Art. 3.º Os contentores do grupo I podem ser ordinários ou normais, especiais e de vagão adaptado.

Os contentores do grupo II podem ser ordinários ou normais e especiais.

§ 1.º Denominam-se «contentores ordinários ou normais» os que se destinam ao transporte de quaisquer mercadorias.

§ 2.º Denominam-se «contentores especiais» os que são particularmente affectos ou especialmente construídos para o transporte de determinadas mercadorias ou possuam dispositivos especiais apropriados a um determinado meio de transporte.

§ 3.º Denominam-se «contentores de vagão adaptado» os que em caminho de ferro só possam ser transportados em vagões convenientemente apetrechados para esse efeito.

Art. 4.º Os contentores ordinários ou normais do grupo I, que podem ser abertos ou fechados, ficam sujeitos aos requisitos seguintes:

1.º Não terão dimensões superiores às constantes do seguinte quadro:

Tipo	Categoria	Comprimento em metros	Largura em metros	Altura no sizo em metros
Fechados . .	A	5	2,30	2,55
	B	3,50	2,30	2,55
	C	2,50	2,30	2,55
	D	1,50	2,30	2,55
	E	1	2,30	2,55
Abertos . .	A	5	2,30	2
	B	3,50	2,30	2
	C	2,50	2,30	2
	D	1,50	2,30	2

2.º O seu peso bruto em caso algum poderá exceder 5 t, com uma tolerância de 5 por cento sobre a carga inscrita no contentor;

3.º Serão providos, em cada ângulo, de um olhal com a abertura mínima de 0,030 m × 0,090 m, situado a 1 m da base e destinado a permitir a amarração aos vagões, e, a fim de poderem ser suspensos dos aparelhos de elevação, serão ainda dotados de quatro anéis ou olhais cuja abertura permita a inscrição de um quadrado de 5 cm de lado, situados no mesmo plano horizontal e na parte superior do contentor; estes anéis ou olhais não deverão estar afastados mais de 2,30 m uns dos outros e, quando não utilizados, não poderão exceder a cêrcea fixada no n.º 1.º;

4.º Deverão resistir, sem deformação permanente, ao esforço resultante da elevação por correntes ou lingas que formem com o plano horizontal um ângulo de 30º.

§ único. Estes contentores podem ser munidos de dispositivos de rolamento amovíveis ou escamoteáveis, em cuja manobra será concedida uma tolerância de

5 cm sobre as dimensões máximas longitudinais e transversais previstas no n.º 1.º Quando retirados ou escamoteados estes dispositivos, nenhuma peça deve exceder a cêrcea prevista no mesmo número, devendo o contentor assentar directamente no solo ou no leito do vagão.

Art. 5.º Os contentores especiais do grupo I podem ser dos seguintes tipos:

1.º Reservatório (cisternas, cubas, botijões, etc.);

2.º Fechado ou aberto, com características de construção ou arranjos especiais, apropriados à natureza das mercadorias a cujo transporte se destinam.

§ único. Os contentores a que se refere este artigo devem obedecer na sua construção aos requisitos constantes do artigo 4.º

Art. 6.º Os contentores de vagão adaptado podem ser abertos ou fechados. Serão munidos de rodas fixas, a fim de poderem deslocar-se na via ordinária, e constituem, com o respectivo vagão e demais contentores nele transportados, um conjunto cujas dimensões e características serão estabelecidas pela empresa matriculadora, tendo em atenção as possibilidades de circulação nas linhas e de manutenção nas estações.

§ 1.º Os rodados destes contentores serão dotados de dispositivos que permitam garantir a sua perfeita imobilização nos vagões, quando em movimento. Os seus órgãos de amarração devem estar dispostos por forma que, em caso de choque provocado por manobra realizada à velocidade de 15 km por hora, com o contentor carregado, se não produza qualquer rotura.

§ 2.º É aplicável aos contentores de que trata o presente artigo o disposto nos n.ºs 2.º, 3.º e 4.º do artigo 4.º

Art. 7.º Os contentores do grupo II devem obedecer às condições seguintes:

1.º O seu volume útil em caso algum deverá exceder 3 m³;

2.º Incluídos os acessórios fixos, não poderão ocupar um espaço que exceda as seguintes dimensões:

Comprimento 2,280 m.

Largura 1,200 m.

Altura 1,200 m.

3.º Terão um peso bruto não superior a 1,5 t, com uma tolerância de 5 por cento sobre a carga inscrita no contentor;

4.º Deverão estar munidos de:

a) Um dispositivo de rolamento fixo, com quatro rodas, que permita a marcha regular em alinhamento recto e a realização de curvas de pequeno raio;

b) Um aparelho susceptível de garantir uma perfeita imobilização e a máxima estabilidade do contentor, quando colocado sobre o vagão ou veículo utilizado no transporte;

c) Uma lança móvel que possa ser fixada na posição vertical e permita a manobra do contentor à mão, bem como a sua atrelagem a outro contentor ou a um veículo;

d) Na parede oposta à da lança a que se refere a alínea anterior, um dispositivo que permita a atrelagem do contentor, nos termos referidos;

e) Quatro anéis ou olhais em cuja abertura possa inscrever-se um quadrado de 5 cm de lado, destinados a permitir a suspensão do contentor; estes anéis ou olhais devem estar colocados por forma a garantir uma resistência, sem deformação permanente, ao esforço resultante da suspensão do contentor por correntes ou lingas que formem com o plano horizontal um ângulo de 45º.

§ 1.º As dimensões mais recomendáveis para os contentores do grupo II são as seguintes:

Categoria	Volume em metros cúbicos	Comprimento em metros	Largura em metros	Altura em metros
A	1	1,450	0,800	0,900
B	2	1,650	0,950	1,300
C	3	1,900	1,100	1,425

São considerados como fazendo parte da categoria A os contentores do tipo reservatório cujo volume útil seja inferior a 1 m³ e cuja capacidade de carga não exceda 1 t.

§ 2.º Os contentores ordinários do grupo II devem ser fechados.

Os especiais podem ser fechados, abertos ou do tipo reservatório.

Art. 8.º É de 1 m³ a capacidade mínima dos contentores particulares, exceptuados os contentores do tipo reservatório.

Art. 9.º As empresas ferroviárias poderão recusar a matrícula aos contentores cuja tara, incluídos os dispositivos interiores amovíveis, exceda os limites seguintes:

1.º *Cisternas*.—Peso fixo de 500 kg, com um suplemento variável de 175 kg por metro cúbico de capacidade;

2.º *Contentores isotérmicos*.—400 kg por metro cúbico de capacidade;

3.º *Contentores de capacidade igual ou inferior a 5 m³*.—Peso fixo de 150 kg, com um suplemento variável de 150 kg por metro cúbico de capacidade;

4.º *Contentores com mais de 5 m³ de capacidade*.—Peso fixo de 650 kg, com um suplemento variável de 50 kg por metro cúbico de capacidade.

Art. 10.º Nos desenhos e peças escritas a que se refere o artigo 1.º será indicada a cor dos contentores, bem como quaisquer dísticos ou desenhos que os interessados neles desejem inscrever.

Art. 11.º Todos os contentores serão dotados de um porta-etiquetas.

Nos contentores do grupo I este dispositivo deve ser colocado numa das paredes laterais; nos do grupo II deve ser colocado na parede da cabeceira, do lado da lança.

Art. 12.º Os contentores do tipo cisterna destinados ao transporte de líquidos que, pela sua natureza, não devam ocupar toda a capacidade do recipiente deverão

ser munidos de dispositivos interiores susceptíveis de impedir deslocamentos bruscos do conteúdo.

CAPÍTULO II

Condições de exploração

Art. 13.º Os contentores matriculados serão marcados com as inscrições seguintes:

- 1.º Iniciais da empresa matriculadora;
- 2.º Designação da categoria, seguida do número de ordem e do sinal [P];
- 3.º Tara, em quilogramas;
- 4.º Carga útil, em quilogramas;
- 5.º Volume útil, em metros cúbicos;
- 6.º Número e designação dos acessórios amovíveis.

§ 1.º Nos contentores especiais a designação da categoria deve ser precedida das letras SP e nos contentores de vagão adaptado o número de ordem deve ser precedido do sinal [pa].

§ 2.º Nos contentores do grupo I as indicações previstas no corpo deste artigo devem ser inscritas nas duas paredes laterais e, tanto quanto possível, no terço superior das mesmas.

Nos contentores do grupo II essas indicações deverão ser inscritas na parte superior da parede da cabeceira, do lado da lança.

§ 3.º A empresa matriculadora indicará o tipo e tamanho das letras, bem como a série ou categoria e o número de ordem do contentor. O tipo e tamanho das letras respeitantes às inscrições facultativas são da livre escolha do proprietário, desde que não se mostrem susceptíveis de provocar confusão com as inscrições obrigatórias ou dificultar a sua leitura.

§ 4.º Os requerimentos de licença para utilização temporária dos contentores de matrícula estrangeira, a que se refere o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 39 080, de 15 de Janeiro de 1953, indicarão as inscrições de origem, que serão mantidas sem alteração, salvo pedido expresso do representante do proprietário.

Art. 14.º Poderá ser autorizada pela empresa matriculadora a sobreposição de dois contentores, desde que não sejam excedidas as cêrceas de carregamento dos caminhos de ferro da rede nacional e aqueles sejam dotados de estrutura com a resistência necessária para o efeito.

Ministério das Comunicações, 15 de Janeiro de 1953.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.