

O quadro «Taxas de armazenagem», previsto no artigo 10.º, é substituído pelo seguinte:

Taxas de armazenagem

Designação	Unidade — (Indivisível)	Por período de 24 horas — (Indivisível)
1.º — Bagagens	50 kg	50
2.º — Dinheiro, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º).	(a) 1 000	300
3.º — Mercadorias não constituindo ainda remessa ou constituindo remessa ou fracção de remessa de detalhe.	100 kg	(b) 50
4.º — Mercadorias constituindo remessa ou fracção de remessa, de vagão completo.	Tonelada	(b) 250
5.º — Matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas e matérias infectas, cujo transporte não está previsto na tarifa geral.	100 kg	(b) 150
6.º — Transportes fúnebres	Caixão, urna ou caixa	70
7.º — Veículos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º).	Veículo	(b) 20
8.º — Material de caminhos de ferro circulando rebocado sobre as próprias rodas.	Tonelada	250
		Por período de 1 hora — (Indivisível)
9.º — Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º).	—	30

Mínimo de cobrança. — As taxas previstas neste quadro estão sujeitas ao mínimo de cobrança de 2\$, excepto quando se trate de veículo de mais de 3000 kg, em que a taxa correspondente fica sujeita ao mínimo de 20\$.

(a) O valor a considerar para aplicação da taxa é o declarado.

(b) Quando se trate de estações de destino de remessas de serviço internacional, a taxa é elevada para o dobro durante os primeiros quinze dias que se seguirem ao termo do prazo de armazenagem gratuita e para o quádruplo a partir do 16.º dia, inclusive.

Ministério da Comunicações, 27 de Outubro de 1962. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

MINISTÉRIOS DAS COMUNICAÇÕES E DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Portaria n.º 19 462

O Decreto-Lei n.º 44 422, de 27 de Junho de 1962, sujeitou as pessoas que conduzem veículos automóveis por conta própria e os que, embora conduzindo por conta de outrem, não estivessem ainda abrangidos por qualquer regulamentação sobre horário de trabalho ao cumprimento das disposições sobre tal matéria em vigor para os motoristas por conta de outrem ao serviço da indústria de transportes.

Porque para os condutores por conta própria os objectivos visados não são tão amplos como os que se destinam a proteger os trabalhadores ao serviço das empresas, não

se justifica que se estabeleçam regimes absolutamente idênticos para ambos os casos, antes sendo de aconselhar a simplificação do regulamento aplicável aos primeiros. Já foi nessa intenção que o § 3.º do artigo 1.º do referido diploma veio dispor que ao regime geral dos motoristas poderiam ser feitas as adaptações aconselháveis. A essa finalidade se destina a presente portaria, a qual, por outro lado, foi mais longe do que o § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 44 422, ao isentar da sua aplicação os condutores por conta própria de autotáxis e de carros ligeiros de passageiros de aluguer fora dos concelhos de Lisboa e Porto e os motoristas que conduzam tractores ao serviço de uma exploração agrícola.

Entendeu-se que a frequência de utilização dos veículos, num caso, e a natureza da actividade, no outro, não impunham as restrições constantes desta portaria. A experiência dirá se são ou não de manter estas isenções, o que fica largamente dependente da actuação dos interessados.

As circunstâncias muito especiais que justifiquem igualmente a concessão da isenção do horário serão atendidas mediante requerimento, sendo certo, no entanto, que o Ministério das Corporações e Previdência Social fará uma utilização muito parcimoniosa da faculdade contida no § 2.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 44 422.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Comunicações e das Corporações e Previdência Social, ao abrigo do disposto nos artigos 1.º, § 3.º, 3.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 44 422, de 27 de Junho de 1962, o seguinte:

1.º As pessoas que conduzam veículos automóveis por conta própria não poderão exceder os limites máximos de condução estabelecidos nesta portaria e terão de observar os mínimos de descanso nela determinados.

§ 1.º Os condutores nestas condições terão de reservar um dia por semana para seu descanso.

§ 2.º O disposto neste número não se aplica:

a) Aos condutores de automóveis ligeiros particulares destinados ao transporte de passageiros ou misto, mas, quanto aos de transporte misto, apenas quando não estejam a ser utilizados exclusivamente no transporte de mercadorias;

b) Aos condutores por conta própria de autos táxis e de carros ligeiros de passageiros de aluguer fora dos concelhos de Lisboa e Porto;

c) Aos motoristas por conta própria que conduzam tractores afectos a uma exploração agrícola;

d) Nos demais casos que vierem a ser exceptuados por despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social.

§ 3.º Poderão ser autorizadas pelo Instituto Nacional do Trabalho e Previdência outras excepções ao estabelecido neste artigo, mediante requerimento a apresentar caso por caso.

2.º Aos condutores parentes até ao 2.º grau dos proprietários dos veículos e que com eles vivam em comunhão de mesa e habitação, quer sejam ou não motoristas profissionais, poderá ser autorizada, mediante requerimento, a aplicação do regime previsto nesta portaria.

3.º Os condutores por conta própria de autos táxis e de carros ligeiros, de passageiros, de aluguer, nos concelhos de Lisboa e Porto, terão um período máximo diário de condução de dez horas, de acordo com o mapa submetido à aprovação do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, com um intervalo de duas horas, que não terá de constar do referido mapa, para descanso e refeição.

§ 1.º Estes condutores poderão, porém, trabalhar fora do horário aprovado quando saíam, em serviço, para fora da localidade onde os respectivos carros fazem praça.

§ 2.º Os mesmos condutores poderão ainda exceder o seu horário de trabalho normal pelo tempo indispensável para completar um serviço iniciado dentro do horário e regresso ao local de recolha do carro. No regresso, a indicação de «livre» deve ser coberta, não podendo os carros tomar passageiros.

§ 3.º O horário de trabalho destes condutores será obrigatoriamente um dos seguintes:

A) Para os veículos em circulação contínua:

- Das 0 às 12 horas e das 12 às 24 horas;
- Das 6 às 18 horas e das 18 às 6 horas;
- Das 8 às 20 horas e das 20 às 8 horas.

B) Para os outros veículos:

- Das 8 às 20 horas;
- Das 10 às 22 horas e das 12 às 24 horas.

4.º Os condutores por conta própria, exceptuados os de auto táxis e de carros ligeiros de passageiros, de aluguer, terão um período máximo de trabalho de 60 horas semanais, que será efectuado dentro de uma das seguintes modalidades:

a) As 60 horas de trabalho semanal serão distribuídas pelos vários dias da semana, com exclusão do destinado a descanso semanal, de acordo com o horário previamente aprovado pelo Instituto Nacional do Trabalho e Previdência;

b) Quando os condutores preferirem um horário móvel, submeterão à aprovação do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência apenas as horas-limites do período de 21 horas dentro do qual deverá obrigatoriamente realizar-se o trabalho e ter lugar os descansos.

§ 1.º Considera-se como de trabalho todo o tempo ocupado no exercício da profissão e que, para o motorista a trabalhar por conta de outrem, o impede de tomar a liberdade dos seus actos.

§ 2.º Para efeito de apuramento de trabalho semanal considerar-se-á sempre a semana iniciada ao domingo e terminada ao sábado.

5.º Tanto na elaboração do horário, quando fixo, como na realização do trabalho deverão ser observadas as regras seguintes:

a) Entre o início e o termo do trabalho de cada dia não poderão medear mais de quinze horas;

b) O período de trabalho em qualquer dos dias da semana não poderá exceder onze horas;

c) Após o máximo de cinco horas de trabalho, o condutor terá um período de descanso não inferior a uma hora. Excepcionalmente, e apenas para conclusão de um serviço, poderá ser utilizada uma tolerância de 60 minutos para além das 5 horas;

d) Depois do termos de trabalho de um dia, o condutor terá um período de repouso seguido não inferior a nove horas. Nos dias em que o tempo de serviço exceder oito horas o repouso que se lhe seguir será, pelo menos, de dez horas.

§ único. Excepcionalmente poderão ser autorizados horários especiais, quando as circunstâncias o justificarem.

6.º Os períodos de trabalho estabelecidos no n.º 4.º e na alínea b) do n.º 5.º poderão ir até 66 horas semanais e 13 horas diárias nos seguintes casos:

- a) Excursões e alugueres de autocarros;
- b) Demoras provocadas pelo embarque e desembarque de mercadorias nos cais marítimos e fluviais e entrepostos alfandegários.

§ 1.º O disposto neste número só pode ser utilizado desde que o período efectivo de condução não ultrapasse onze horas por dia, devendo esse período ser marcado, na

caderneta a que se refere o n.º 9.º, com tinta de cor diferente da utilizada para a marcação do restante trabalho.

§ 2.º Nenhum condutor poderá utilizar a faculdade conferida por este número mais do que seis dias em cada mês.

7.º No transporte de peixe fresco de um centro piscatório para outro, entre 1 de Setembro e 15 de Janeiro, poderão os condutores trabalhar fora do período das 21 horas, constante do respectivo mapa de horário de trabalho, mas com observância dos limites máximos de trabalho e mínimos de descanso estabelecidos no n.º 5.º

§ único. Esta faculdade não poderá ser utilizada mais de três vezes por semana.

8.º Nos longos percursos dentro do País, em que sejam utilizados dois condutores que se alternem na condução da viatura, realizando ambos a totalidade do percurso, conduzindo um, ou ambos, por conta própria, poderá mediar entre o início e o termo do dia de trabalho um intervalo de dezassete horas, desde que se observem as condições seguintes:

1) Nenhum dos condutores poderá conduzir mais de quatro horas seguidas e mais de oito por dia;

2) Ao fim do máxima de oito horas de viagem haverá um intervalo de uma hora, com o veículo parado, para repouso;

3) As horas de efectiva condução serão escritas na caderneta com tinta de cor diferente.

§ único. Esta faculdade não poderá ser utilizada mais de três vezes por semana.

9.º Para registo do trabalho prestado no dia de descanso semanal, no caso de horário previamente fixado, e de todo o trabalho efectuado, no caso de o horário ser móvel, cada condutor terá uma caderneta do modelo seguinte:

Capa (frente)

Caderneta n.º ...

Condutor ...

Sede ...

Verbete

Verbete n.º ... da caderneta n.º ...

Condutor ...

Sede ...

Trabalho prestado na semana de ... a ...

Horário (a) ... entre as (b) ... e as ... horas.

	Total diário
Domingo . . .	
Segunda-feira	
Terça-feira . .	
Quarta-feira . .	
Quinta-feira . .	
Sexta-feira . .	
Sábado	
Total semanal	

Descanso semanal ...

O Condutor,

...

Observações ...

...

...

(a) Fixo ou móvel.

(b) A preencher apenas no caso de o horário ser móvel.

§ 1.º Os verbetes terão as dimensões de 39,3 cm por 14,8 cm, devendo os rectângulos destinados à inscrição do trabalho prestado, em número de 23 para cada dia da semana, ter as dimensões mínimas de 1,5 cm por 1 cm.

§ 2.º No verso da capa e na contracapa serão transcritos os n.ºs 1.º, 4.º a 8.º e 11.º a 19.º

10.º Cada caderneta terá 25 verbetes numerados, cada um deles, em duplicado.

11.º Todas as cadernetas referentes ao mesmo condutor terão numeração seguida, devendo, antes de utilizadas, ser apresentadas na Inspeção do Trabalho, no distrito de Lisboa, e nas delegações do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, nos demais distritos, para efeito de numeração, registo e rubrica das respectivas folhas.

12.º Quando a um condutor que trabalhe com horário fixo haja sido concedida caderneta de verbetes para registo de trabalho extraordinário ou do prestado no dia reservado ao descanso semanal, do respectivo mapa de horário de trabalho deverá constar a indicação de que «possui caderneta de verbetes», sendo obrigatória a apresentação da mesma juntamente com o mapa de horário de trabalho.

§ único. A falta de apresentação da caderneta, neste caso, corresponderá à falta de horário de trabalho.

13.º Os verbetes serão preenchidos a tinta, a partir do primeiro rectângulo da esquerda do dia respectivo, sem deixar rectângulos em branco.

§ 1.º Os períodos de descanso poderão ser assinalados por uma simples cruz no rectângulo seguinte àquele onde se tiver notado o termo do trabalho.

§ 2.º A inscrição, nos verbetes, das horas 0 a 9 deverá ser sempre precedida do algarismo 0.

§ 3.º No preenchimento dos verbetes pode ser utilizada caneta esferográfica.

14.º Havendo horário previamente fixado, será registado nos verbetes apenas o trabalho prestado no dia de descanso semanal.

15.º No caso de horário móvel, se o condutor não registar, antes do começo do dia de trabalho, o horário desse dia, assinalará:

- a) O início de cada período de trabalho;
- b) O início de cada hora seguinte;
- c) O termo de cada período de trabalho;
- d) Os períodos de descanso.

§ único. Haverá uma tolerância de dez minutos para o registo de cada uma das horas a que se refere a alínea b).

16.º Se o condutor, por necessidade de serviço, tiver de trabalhar no dia destinado ao seu descanso semanal, descansará obrigatoriamente num dos três dias seguintes, anotando imediatamente no verbete o dia em que o descanso será gozado.

17.º Nenhum verbete pode ser inutilizado, nem as inscrições que neles se façam podem ser emendadas ou rasuradas.

§ único. Se o condutor se enganar ao efectuar qualquer registo, riscará o rectângulo onde tiver feito o engano e fará o registo correcto no rectângulo imediatamente seguinte. Exceptuam-se desta faculdade a hora do começo e termo de qualquer período de trabalho, que nunca podem ser emendadas por outras que impliquem encurtamento do período de trabalho.

18.º Preenchidos os primeiros vinte verbetes de cada caderneta, devem os respectivos originais ser remetidos à Inspeção do Trabalho, no distrito de Lisboa, ou às delegações do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, nos restantes distritos; enquanto tais verbetes não forem recebidos não será legalizada nova caderneta para o mesmo condutor.

§ único. Os serviços poderão exigir que os verbetes sejam entregues juntamente com a nova caderneta apresentada para visto.

19.º A falta, não apresentação ou infracção do horário de trabalho, bem como o não preenchimento tempestivo dos verbetes e o seu preenchimento com fraude ou com rasuras, não ressalvadas nos termos do § único do n.º 17.º, serão punidas com as multas previstas no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 24 402, na redacção do Decreto-Lei n.º 43 182, de 23 de Setembro de 1960, no montante mínimo de 1000\$.

§ único. Aos condutores encontrados em frequentes infracções ou em infracção grave por sua natureza será proibida ou condicionada a utilização de horário móvel, ou, nos termos do disposto no § 1.º do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 44 422, apreendida a licença de condução.

Ministérios das Comunicações e das Corporações e Previdência Social, 27 de Outubro de 1962. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*. — O Ministro das Corporações e Previdência Social, *José João Gonçalves de Proença*.

MINISTÉRIO DA SAÚDE E ASSISTÊNCIA

Direcção-Geral de Saúde

Portaria n.º 19 463

Tendo-se reconhecido a conveniência de acrescentar à relação dos estabelecimentos que faziam parte da tabela II anexa ao Decreto n.º 8364, de 25 de Agosto de 1922, os estabelecimentos de venda de peixes e de mariscos, por inconvenientes de cheiro, pululação de moscas, conspuração de águas e perigo de infecção;

Tendo em atenção o disposto nos artigos 2.º e 3.º das instruções aprovadas pela Portaria n.º 6065, de 30 de Março de 1929, para o licenciamento por alvará municipal de estabelecimentos insalubres, incómodos, perigosos ou tóxicos e o parecer do Conselho Superior de Higiene e Assistência Social, pelas suas 1.ª e 2.ª secções:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Saúde e Assistência, que na tabela anexa às instruções aprovadas pela Portaria n.º 6065, de 30 de Março de 1929, seja incluída a seguinte rubrica:

3.ª classe:

Estabelecimentos de peixaria.

Ministério da Saúde e Assistência, 27 de Outubro de 1962. — O Ministro da Saúde e Assistência, *Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho*.