

2 — As prioridades, duração, âmbito, objectivos e responsabilidades de execução dos programas serão definidos anualmente, podendo então ser acordada a extensão deste Acordo a outros domínios.

#### Artigo 3.º

A coordenação das acções em ambos os países será feita pelo Ministério da Cooperação, pela parte de Moçambique, e pela Direcção-Geral da Juventude, pela parte de Portugal.

#### Artigo 4.º

A execução do presente Acordo será apreciada no âmbito da Comissão Mista referida no artigo 24.º do Acordo Geral de Cooperação, sem prejuízo de, nos períodos intercalares das reuniões daquela Comissão, os serviços competentes de cada uma das Partes em matéria de cooperação, entre si, trocarem as comunicações necessárias à prossecução dos objectivos visados por este Acordo.

#### Artigo 5.º

1 — Os encargos resultantes da execução do presente Acordo serão repartidos nos termos do Acordo Geral de Cooperação e do Acordo de Cooperação nos Domínios da Educação, do Ensino, da Investigação Científica e da Formação de Quadros em vigor entre os dois países.

2 — A repartição de encargos de acções que não se enquadrem no número anterior será analisada caso a caso.

#### Artigo 6.º

1 — O presente Acordo entrará em vigor na data da troca de notas pelas quais cada uma das Partes comunicar à outra que se encontram cumpridas as formalidades exigidas pela respectiva ordem jurídica interna.

2 — Este Acordo é válido por um período de dois anos, automaticamente prorrogado por idênticos e sucessivos períodos de tempo, se qualquer das Partes o não denunciar, por escrito, mediante aviso prévio de seis meses.

Feito em Maputo, em 7 de Dezembro de 1988, em dois originais em língua portuguesa, ambos fazendo igualmente fé.

Pela República Portuguesa:

*José Manuel Durão Barroso.*

Pela República Popular de Moçambique:

*(Assinatura ilegível.)*

### MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 418/90

de 7 de Junho

Considerando que as regras para aprovação de modelos de dispositivos de pré-sinalização, publicadas no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 7, de 9 de Janeiro

de 1964, se encontram desactualizadas, face não só à evolução tecnológica dos materiais neles empregues como também do ponto de vista de concepção da composição dos referidos dispositivos;

Considerando que a nova concepção do dispositivo de pré-sinalização representa um acréscimo de segurança na circulação rodoviária;

Importa redefinir as prescrições técnicas a que os dispositivos de pré-sinalização devem obedecer, acompanhando o progresso técnico verificado e traduzido em regulamentação internacional, nomeadamente o Regulamento n.º 27 da Comissão Económica para a Europa, da ONU.

Ao abrigo do disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 45 299, de 9 de Outubro de 1963:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o seguinte:

1.º Os dispositivos de pré-sinalização a que se refere o artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 45 299, de 9 de Outubro de 1963, obedecem às características constantes do anexo ao presente diploma.

2.º As aprovações anteriormente concedidas segundo as regras para aprovação de modelos de dispositivos de pré-sinalização, publicadas no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 7, de 9 de Janeiro de 1964, mantêm-se válidas apenas por um período de um ano após a publicação do presente diploma.

3.º É revogada a Portaria n.º 20 105, de 9 de Outubro de 1963.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 17 de Maio de 1990.

Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Jorge Manuel Mendes Antas*, Secretário de Estado dos Transportes.

#### ANEXO

##### I — Características técnicas

1 — *Configuração.* — O triângulo de pré-sinalização, aberto no meio, é constituído por uma faixa vermelha, composta por uma banda catadióptrica exterior e por uma banda fluorescente interior, colocada a uma certa altura em relação ao solo. A abertura ao meio e as bandas fluorescente e catadióptrica são limitadas por contornos triangulares equiláteros concêntricos.

2 — *Estrutura:*

2.1 — A construção do triângulo de pré-sinalização deve ser tal que em condições de utilização normal (na via pública e em transporte no veículo) se mantenham as características exigidas e o seu bom funcionamento seja assegurado.

2.2 — Os elementos ópticos do triângulo de pré-sinalização não devem ser facilmente desmontáveis. As diferentes partes que o constituem devem assegurar uma boa estabilidade sobre a via pública e não podem ser separáveis.

2.3 — O triângulo de pré-sinalização e o suporte não devem apresentar nem ângulos nem arestas vivas.

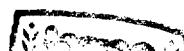
2.4 — Do triângulo de pré-sinalização fará parte obrigatoriamente a bolsa onde será colocado quando fora de serviço, para protecção contra os choques e os agentes exteriores. Na face exterior da bolsa figurará, em autocolante ou outro tipo de gravação, a indicação esquemática do modo de instalação e montagem do triângulo de pré-sinalização.

2.5 — O sistema de apoio do dispositivo deve garantir, quando em serviço, que o plano do elemento reflector fique perpendicular ao pavimento (tolerância angular de 5º).

3 — *Dimensões:*

3.1 — De acordo com o desenho em anexo, os lados do triângulo têm um comprimento de 500 mm ± 50 mm.

3.2 — A banda catadióptrica colocada ao longo do bordo do triângulo tem uma largura constante compreendida entre 25 mm e 50 mm.



3.3 — Entre o bordo exterior do triângulo e a banda catadióptrica pode existir uma bordadura, não necessariamente de cor vermelha, com 5 mm de largura máxima.

3.4 — A banda catadióptrica pode ser contínua ou não. No último caso a superfície exposta do suporte deve ser de cor vermelha.

3.5 — A superfície fluorescente será contígua aos elementos catadióptricos. É disposta simetricamente em relação aos três lados do triângulo e tem uma superfície mínima de 315 cm<sup>2</sup>.

3.6 — Admite-se igualmente uma bordadura, não necessariamente de cor vermelha, de 5 mm de largura máxima, entre a superfície catadióptrica e a superfície fluorescente.

3.7 — A parte central do triângulo, aberta, terá um lado de comprimento mínimo de 70 mm.

3.8 — A distância entre a superfície de apoio e o lado inferior do triângulo de pré-sinalização não deve ser superior a 300 mm.

4 — *Características fotométricas.* — As características fotométricas da superfície catadióptrica do triângulo, constituída por pintura, película adesiva ou outro material plástico, quando irradiada com o padrão iluminante A da CIE, devem ser tais que os valores do coeficiente de intensidade luminosa, medidos nas condições indicadas, excedam os seguintes valores em milicandelas por lux:

	Ângulos de incidência ( $\beta$ )			
	0°	20°	0°	0°
Vertical $\beta 1$ .....	0°	0°	$\pm 30^\circ$	$\pm 40^\circ$
Horizontal $\beta 2$ .....	0° ou $\pm 5^\circ$	0°		
Ângulo de observação ( $\alpha$ ):				
0,33° .....	8 000	4 000	1 750	600
1,5° .....	600	200	100	50

5 — *Características colorimétricas:*

5.1 — Do material catadióptrico. — Iluminando a banda catadióptrica com o padrão iluminante A da CIE sob um ângulo de incidência  $\beta 1 = \beta 2 = 0^\circ$ , as coordenadas cromáticas da luz reflectida e medida segundo um ângulo de observação  $\alpha = 0,33^\circ$  devem situar-se dentro dos limites:

$y \leq 0,335;$   
 $z \leq 0,008.$

5.2 — Do material fluorescente. — Iluminando a banda fluorescente com o padrão iluminante D65 da CIE sob um ângulo de iluminação de  $45^\circ$ , as coordenadas cromáticas da luz reflectida e emitida por fluorescência e medida segundo um ângulo de observação de  $0^\circ$  devem situar-se numa zona definida por:

Ponto — Coordenada	1	2	3	4
x .....	0,700	0,610	0,560	0,650
y .....	0,300	0,300	0,350	0,350

O factor de luminância não deve ser inferior a 0,30.

6 — *Ensaios:*

6.1 — Ensaio de estabilidade do sinal. — O sistema de apoio deve permitir a imobilização do sinal no ensaio durante um período de três minutos, sob a acção do vento a 60 km/h, soprando na direcção reconhecida como a mais desfavorável para a estabilidade.

Para a realização deste ensaio, o sinal é colocado sobre uma prancheta horizontal revestida de folhas de lixa n.º 3 para metal.

O sinal não deve tombar e, se deslizar sobre a superfície de apoio, os pontos de contacto não devem deslocar-se mais de 5 cm. É aceitável uma rotação máxima de  $10^\circ$  da posição inicial do sinal em torno de um eixo horizontal ou vertical.

6.2 — Ensaio de resistência mecânica. — Mantendo fixa a base do triângulo, exerce-se no vértice superior, paralelamente à superfície de apoio e perpendicularmente ao lado inferior do triângulo, uma força de 2 N. O vértice não deve deslocar-se mais de 5 cm na direcção da força. Concluído o ensaio, o triângulo deve retomar a posição inicial.

6.3 — Ensaio de resistência ao calor. — O triângulo de pré-sinalização, colocado na bolsa, é mantido durante 12 horas consecutivas numa atmosfera seca à temperatura de  $60^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$ .

Após o ensaio não deve apresentar nenhuma deformação ou alteração detectável visualmente, em particular dos elementos catadióptricos. A bolsa deverá poder abrir-se facilmente sem aderir ao triângulo.

6.4 — Ensaio de resistência à água. — O triângulo de pré-sinalização, montado para utilização, é colocado horizontalmente durante duas horas num recipiente com água à temperatura de  $25^\circ\text{C} \pm 5^\circ\text{C}$ , de modo que a superfície activa do triângulo, voltada para cima, fique a 5 cm da superfície do líquido. Após o ensaio e posto a secar, nenhuma parte do triângulo deve apresentar qualquer sinal de alteração detectável visualmente.

6.5 — Ensaio de resistência aos solventes. — O triângulo de pré-sinalização e a bolsa são mergulhados, separadamente, num recipiente com uma mistura de *n*-heptano e tolueno, na proporção de 70 para 30 em volume, onde permanecem 60 segundos, após o que são retirados do recipiente e escorridos.

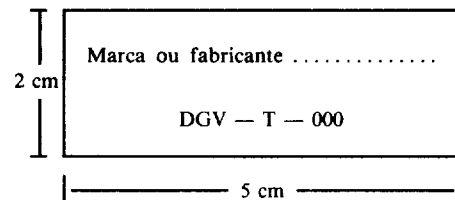
O triângulo é depois introduzido na bolsa e colocados a secar ao ar ambiente. Após secagem completa, o triângulo não deverá aderir à bolsa nem apresentar qualquer alteração detectável visualmente. No entanto podem ser toleradas pequenas fissuras na superfície.

II — *Marca*

1 — Cada triângulo de pré-sinalização deverá ter gravado na face posterior da estrutura, de forma claramente legível e indelével, a designação comercial do fabricante, assim como o número de aprovação fornecido pela Direcção-Geral de Viação.

2 — O número de aprovação atribuído pela Direcção-Geral de Viação é constituído pelas iniciais DGV, seguidas da letra T, que classifica os sinais deste tipo, e do número de ordem atribuído. Por cima desta indicação é mencionado o nome ou a marca do fabricante.

A gravação será como se apresenta a seguir:



3 — A indicações de cada aprovação só poderão ser aplicadas nos dispositivos iguais ao respectivo modelo aprovado, obrigando sempre a requerer nova aprovação quando qualquer alteração seja introduzida em modelo anteriormente aprovado.

III — *Procedimentos de aprovação*

1 — O fabricante ou representante legal da marca interessada na aprovação dos dispositivos a que se refere este despacho deverá submeter os mesmos a ensaios no Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a fim de obter o competente boletim de ensaio.

2 — Para o efeito do disposto no número anterior, os interessados deverão entregar:

- a) Desenhos cotados do dispositivo, em formato A4 e em quadruplicado, suficientemente detalhados para permitir a identificação do modelo e assinalando a área para a gravação a atribuir pela Direcção-Geral de Viação;
- b) Memória descritiva do dispositivo, em formato A4 e em quadruplicado, referindo sucintamente as especificações técnicas dos materiais constitutivos do triângulo, a sua estrutura, os elementos reflector e fluorescente, as condições de protecção e o modo de utilização;
- c) Sete exemplares do sinal, com a respectiva bolsa.

3 — Efectuados os ensaios, aquele Laboratório entregará aos interessados três cópias do boletim respectivo, incluindo desenho e memória descritiva, em conjunto com três exemplares do dispositivo devidamente autenticados.

4 — Obtido o boletim de ensaio, poderão os interessados requerer à Direcção-Geral de Viação a aprovação do modelo, mediante a entrega de:

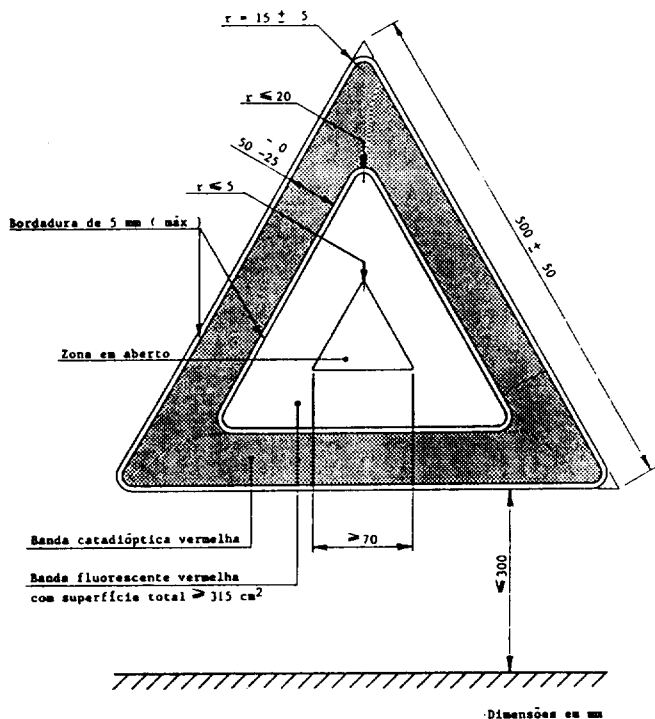
- a) Requerimento, dirigido ao director-geral de Viação, devidamente taxado;
- b) Duas cópias do boletim de ensaio autenticadas pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC);
- c) Dois dispositivos de pré-sinalização, igualmente visados pelo LNEC.

## IV — Controlo de conformidade

A Direcção-Geral de Viação poderá efectuar recolha de amostras quer nas fábricas, quer no comércio, para verificar a conformidade da produção através de ensaios a realizar no Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

## ANEXO

## FORMA E DIMENSÕES DO TRIÂNGULO DE PRÉ - SINALIZAÇÃO E DO SUPORTE



## Despacho Normativo n.º 35/90

Tendo sido alterada a quota de autorizações CEE para os transportes rodoviários internos de mercadorias para 1990 pelo Conselho de Ministros Relativo aos Transportes, realizado em Bruxelas, em 29 e 30 de Março de 1990, torna-se necessário alterar as percentagens previstas no n.º 2.2.1 do Despacho Normativo n.º 120/89, de 30 de Dezembro, por forma que se possa utilizar integralmente o suplemento de autorizações que foi atribuído a Portugal.

Assim, nos termos do artigo 39.º do Decreto n.º 45/72, de 5 de Fevereiro, determino que o n.º 2.2.1 do Despacho Normativo n.º 120/89, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 299, de 30 de Dezembro de 1989, passe a ter a seguinte redacção:

2.2.1 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2.2.2 e 2.2.3, as autorizações a atribuir corresponderão a uma percentagem do parque de veículos de cada empresa e do respectivo índice de utilização, nos termos seguintes:

- a) A 95%, com índice igual ou superior a 140;
- b) A 90%, com índice igual ou superior a 120 e inferior a 140;
- c) A 80%, com índice igual ou superior a 100 e inferior a 120;
- d) A 60%, com índice igual ou superior a 85 e inferior a 100;
- e) A 40%, com índice igual ou superior a 65 e inferior a 85;
- f) A 30%, com índice igual ou superior a 50 e inferior a 65.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 17 de Maio de 1990. — Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Jorge Manuel Mendes Antas*, Secretário de Estado dos Transportes.