

MINISTÉRIO DA VIACÃO E OBRAS PÚBLICAS

Regulamento para Segurança, Tráfego
e Polícia das Estradas de Ferro

•

Regulamento Geral dos Transportes
para as Estradas de Ferro Brasileiras

Edição da
Contadoria Geral de Transportes

1963

Luiz de Brito

Santo Ingaço

Regulamento para Segurança, Tráfego
e Polícia das Estradas de Ferro

Putence ao apuro
Lamindo Vileta
Doado pelo Sr. Braga
em 10-2-1965.
ofc.

DECRETO N.º 2089 — DE 18 DE JANEIRO DE 1963

*Aprova o Regulamento para Segurança, Tráfego
e Polícia das Estradas de Ferro*

O Presidente do Conselho de Ministros, usando da atribuição que lhe confere o art. 18, item III, da Emenda Constitucional n.º 4, de 2 de setembro de 1961, decreta :

Art. 1.º Fica aprovado o Regulamento para Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro, que com este baixa, assinado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrário, especialmente o Decreto n.º 15673, de 7 de setembro de 1922.

Art. 3.º Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação.

Brasília, em 18 de janeiro de 1963, 142.º da Independência e 75.º da República.

Hermes Lima

Hélio de Almeida

**REGULAMENTO PARA SEGURANÇA, TRÁFEGO E POLÍCIA DAS
ESTRADAS DE FERRO**

CAPÍTULO I

Disposições preliminares das Estradas de Ferro e sua fiscalização

Art. 1.º Este Regulamento disciplina a segurança, tráfego e polícia das estradas de ferro.

Art. 2.º A construção e a exploração industrial e comercial das estradas de ferro destinadas a servir ao público mediante a cobrança de passagem e fretes competem ao Poder Público.

Parágrafo Único. O Poder Público poderá executar esses serviços diretamente — por si ou pelas autarquias que constituir para esse fim — ou indiretamente, mediante delegação a entidades privadas de natureza particular ou paraestatal.

Art. 3.º As estradas de ferro a que se refere o artigo precedente, constituem empresas executoras de serviço público, ficando subordinadas à fiscalização do outorgante da delegação, concessão ou arrendamento e, em qualquer caso, nos limites que forem estabelecidos pelo Poder Público Federal.

Parágrafo Único. A fiscalização do Poder Público Federal será exercida através do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (D.N.E.F.), que poderá exigir das estradas as medidas que julgar necessárias à segurança e regularidade do tráfego, assinando-lhes prazos para sua execução e aplicando-lhes as penalidades previstas neste Regulamento, em caso de inobservância.

Art. 4.º Os bens patrimoniais das estradas de ferro só poderão ser penhorados nos termos da legislação processual vigente.

Art. 5.º As estradas de ferro, inclusive as ferrovias industriais não abertas ao público, são obrigadas a coletar dados técnicos e estatísticos e remetê-los aos órgãos ministeriais, quando solicitados, de acordo com as normas e para os fins fixados pelo D.N.E.F.

Art. 6.º As estradas de ferro, para efeito de tomada de contas, ficam obrigadas a exhibir, ao órgão fiscal competente, os respectivos livros e documentos contábeis, facultando-lhes, ainda, as inspeções locais de obras, instalações e equipamentos.

Art. 7.º As estradas de ferro mencionadas no art. 2.º enviarão, ao D.N.E.F., relação dos acidentes que ocorrerem em suas linhas, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e, bem assim, das providências adotadas.

Parágrafo Único. Sempre que do acidente resultarem danos pessoais graves ou considerável prejuízo econômico aos passageiros, a terceiros, às mercadorias transportadas ou ao patrimônio das estradas, serão estas obrigadas a dar pronto conhecimento do ocorrido ao D.N.E.F., ao qual competirá proceder a sindicância no sentido de apurar se o sinistro foi resultante da eventual inobservância das normas para segurança consubstanciadas neste Regulamento, facultando, outrossim, às partes interessadas os elementos indispensáveis a eficiente promoção da responsabilidade civil das pessoas envolvidas.

CAPÍTULO II

Da construção, ampliação, conservação e defesa da via permanente e de sua faixa

Art. 8.º As estradas de ferro, no que concerne ao fechamento esgotamento, arruamento, edificações laterais ou quaisquer outras obras que envolvam interesses comuns com terceiros, obedecerão, além da legislação pertinente à matéria, as disposições deste Regulamento.

Art. 9.º As estradas de ferro gozarão do direito de desapropriação, por utilidade pública, dos imóveis e benfeitorias necessários à construção, funcionamento, ampliação, conservação e defesa da via permanente e das demais instalações ferroviárias, bem como à segurança e regularidade do tráfego dos trens, estendendo-se esse direito às pedreiras, aguadas, lastrelas e árvores situadas nas proximidades do leito da via férrea.

§ 1.º A desapropriação far-se-á de conformidade com a legislação especial que regular a matéria.

§ 2.º Para o fim previsto neste artigo, a faixa mínima de terreno necessária a perfeita segurança do tráfego dos trens, terá seus limites lateralmente fixados por uma linha distante seis (6) metros do trilho exterior, salvo em casos excepcionais, a critério do D.N.E.F.

Art. 10. Sempre que o julgarem necessário à defesa de sua propriedade ou à livre circulação dos trens ou, ainda, quando assim expressamente determinar o D.N.E.F., deverão as estradas de ferro fazer cercar a faixa ocupada por suas linhas, cabendo-lhes conservar as cercas, muros ou valas construídos, de forma a preencherem, eficientemente e a todo tempo, o seu fim.

Art. 11. Ao longo da via férrea e à direita, no sentido da quilometragem crescente, serão colocados marcos quilométricos, que indiquem as distâncias progressivas, a partir do começo da linha tronco.

Art. 12. As estradas de ferro não poderão impedir a travessia de suas linhas por vias públicas, anterior ou posteriormente estabelecidas, nem tampouco seu entroncamento com outra via férrea, desde que seja devidamente preservada a segurança do tráfego, observadas as disposições deste Regulamento e instruções baixadas pelo poder competente.

§ 1.º O cruzamento com vias públicas ou outras ferrovias far-se-á em passagem inferior ou superior, com dimensões e características adequadas às necessidades da circulação.

§ 2.º Só excepcionalmente se admitirá cruzamento em nível, mediante prévia autorização do D.N.E.F. e adoção de medidas que garantam a plena segurança do tráfego, em ambas as vias, notadamente as previstas pelas normas expedidas ou recomendadas pelo D.N.E.F.

§ 3.º A entidade responsável pela construção da via mais recente assumirá os encargos financeiros decorrentes da construção e manutenção das necessárias instalações, bem como da guarda e segurança da circulação nos cruzamentos, qualquer que seja a natureza destes.

§ 4.º Os ônus financeiros decorrentes de outras alterações que o desenvolvimento da técnica ferroviária impuser às instalações e equipamentos das estradas de ferro nesses cruzamentos constituirão, a todo o tempo, encargo exclusivo do titular da via mais recente.

§ 5.º Após a construção de um cruzamento superior ou inferior em condições de substituir outro, já existente, em nível, as estradas de ferro promoverão o fechamento deste último.

§ 6.º Se, para a construção da via férrea, houver necessidade de alteração de via pública preexistente, as estradas de ferro executarão, à sua custa, as obras correspondentes, inclusive as que forem indispensáveis à segurança do tráfego de ambas, no trecho alterado.

Art. 13. As estradas de ferro não poderão impedir a travessia de suas linhas por escanamentos d'água ou de esgotos, rédes de transmissão elétrica, telefônica e similares, nem cortar correntes d'água naturais, desde que uns e outras não prejudiquem, de qualquer forma, o tráfego e instalações de via férrea, a juízo da respectiva administração, devendo caber os encargos da construção, conservação e vigilância, ao que por último se estabelecer, mediante prévio ajuste a ser celebrado entre as partes.

Parágrafo Único. Aquêlê que construir travessia subterrânea da via férrea fica obrigado a fazer as obras de segurança necessárias e, no caso de desastre ou danos que vier a causar às estradas, será responsável não só pelo ressarcimento do prejuízo imediato, mas, igualmente, por perdas e danos resultantes da interrupção do tráfego.

Art. 14. Atravessando terreno particular, não poderão as estradas de ferro deixar sem comunicação as duas partes em que o dividirem; os cruzamentos de nível com caminhos de uso particular serão protegidos por fossos americanos (mata-burros) ou por cancelas que se manterão fechadas e se abrirão para fora do leito da linha, deixando-a, assim, sempre desimpedida.

Parágrafo Único. Nos cruzamentos referidos neste artigo estão as estradas de ferro dispensadas de manter vigilância, sendo as cancelas providas de cadeados, cujas chaves ficarão sob guarda do beneficiado, que responderá por tudo que ali ocorrer.

Art. 15. As estradas de ferro, quando assim o julgarem conveniente, poderão impedir o cruzamento de suas linhas por vias particulares, bem como fechar aquêlê que tiverem anteriormente autorizado, o que farão mediante pagamento das indenizações devidas, no montante que fôr, então, amigável ou judicialmente ajustado, respeitada a disposição inicial do art. 14.

Art. 16. Nos rios, canais ou braços de mar, navegáveis, as pontes das estradas de ferro terão altura, vão e demais características que assegurem a passagem livre — se necessário, com mastros arriados — das embarcações.

Art. 17. Todos os projetos de travessia e cruzamento de linhas férreas, como os das obras através de rios, braços de mar ou canais navegáveis serão submetidos à aprovação prévia do Ministério da Viação e Obras Públicas ouvidos os órgãos competentes de outros ministérios, quando necessário.

Art. 18. As estradas de ferro poderão autorizar o estabelecimento e uso de desvios e ramais particulares. O D.N.E.F. regulamentará as condições dessas autorizações.

Art. 19. Nenhum trecho da via férrea será aberto ao tráfego público sem prévia inspeção e autorização do D.N.E.F.

CAPÍTULO III

Do material rodante

Art. 20. As estradas de ferro são obrigadas a se manter equipadas com o material rodante, de tração e transporte, correspondente, em quantidade e qualidade, às necessidades ordinárias do tráfego.

§ 1.º Esse material será construído de acôrdo com normas e especificações de segurança, expedidas, recomendadas ou aprovadas pelo D. N. E. F. e somente entrará em tráfego após a realização de provas que demonstrem o atendimento de tais normas e especificações.

§ 2.º As provas serão efetuadas na presença de um representante da estrada e da empresa fornecedora, que firmarão termo comprobatório de implemento daquelas condições.

Art. 21. O D.N.E.F. examinará, sempre que o julgar conveniente, o material rodante da estrada, promovendo, conforme o caso, a retirada do serviço, substituição ou reparação do que não satisfizer às condições de segurança.

Art. 22. As estradas de ferro devem empregar dispositivos apropriados e adotar precauções eficazes contra incêndios.

Art. 23. Os veículos componentes dos trens serão todos dotados de aparelho de choque e tração frenagem, suspensão e rotação, capazes de resistir, nas condições da linha percorrida, aos efeitos da velocidade máxima prevista.

Art. 24. Os carros de passageiros serão providos de aparelhos de alarma e de parada, para uso em caso de perigo ou emergência e deverão atender às condições de higiene e conforto determinados no Regulamento Geral dos Transportes e nas normas do D.N.E.F.

Parágrafo Único. Os carros suburbanos, atendidas as peculiaridades do serviço, poderão ser dispensados das exigências de instalações sanitárias, água potável e prateleiras ou suportes para bagagem de mão.

Art. 25. As locomotivas e veículos devem ser mantidos em perfeito estado de conservação e limpeza e periodicamente desinfetados os carros de passageiros e os vagões utilizados em transporte de animais.

CAPÍTULO IV

Da composição e circulação dos trens

Art. 26. Os trens de passageiros, inclusive trens-unidade e automotrices, devem oferecer as acomodações correspondentes às necessidades normais de transporte.

Art. 27. A equipagem dos trens, inclusive da locomotiva e automotriz, será determinada pela Administração da Ferrovia, de acordo com os requisitos técnicos do respectivo serviço.

Parágrafo Único. Haverá em cada trem um responsável, ao qual ficarão subordinados os demais empregados da equipagem.

Art. 28. A formação dos trens obedecerá às instruções baixadas pela Administração da empresa, observado, como regra, que o seu comando será exercido da frente da composição quer no caso de tração simples, quer no caso de tração múltipla.

Art. 29. Os veículos tratores e os veículos autopropulsionados serão providos de freios automáticos e de freios manuais conjugados harmônicamente aos primeiros; além destes, tais veículos poderão ser equipados com freios dinâmicos.

Art. 30. Todo o material rodante de transporte será provido de freios manuais e automáticos.

§ 1.º Quando, em manobras ou por exigência do serviço, os trens tiverem de circular apenas com freios manuais, serão equipados com o número de guarda-freios indispensável à segurança da circulação.

§ 2.º Quando qualquer vagão empregado no transporte de carga explosiva ou inflamável apresentar defeito em viagem, que obrigue o isolamento do freio, será retirado da composição, na primeira estação, devendo ser reparado ou substituído, com as precauções indicadas no Regulamento Geral dos Transportes.

Art. 31. Locomotivas e veículos serão obrigatoriamente providos, quando em viagem, das ferramentas e apetrechos indispensáveis em caso de desarranjos ou acidentes.

Art. 32. Entre os carros de passageiros e a locomotiva dos trens de passageiros ou mistos, colocar-se-á sempre, pelo menos, outro veículo que possua os mesmos requisitos de segurança daqueles carros.

Parágrafo Único. Veículos com bagagens, encomendas ou mercadorias, que entrarem na composição dos trens de passageiros, serão normalmente colocados entre a locomotiva e os carros de passageiros.

Art. 29. Explosivo

Art. 33. Na composição dos trens de passageiros não se admitirão vagões, tanque nem vagões abertos carregados com toras, dormentes, pedras, trilhos, grandes peças ou estruturas e quaisquer outros volumes de grande peso e dimensões que, por eventual queda na linha, possam tornar-se causa de acidente.

§ 1.º Na composição de trens mistos, os vagões abertos, com carregamento daquela natureza, serão separados dos carros de passageiros pelo menos por um veículo fechado ou aberto, cuja carga ofereça garantia de estabilidade durante a marcha e manobras.

§ 2.º Os vagões com animais serão conduzidos por trens de carga ou especiais diretos.

§ 3.º No caso em que, de conformidade com disposições tarifárias do Regulamento Geral dos Transportes, seja admitido veículo com animais em trens de passageiros, deverão eles ser separados dos carros ocupados por passageiros pelo menos por um veículo de bagagem, correio ou encomendas.

Art. 34. Nos trens de passageiros ou mistos é expressamente proibido o transporte de animais ferozes, venenosos, nauseabundos e de substâncias perigosas (explosivas, inflamáveis, radioativas, venenosas, corrosivas, infectas) e de quaisquer outras mercadorias que, por sua natureza, possam acarretar incômodo ou perigo para os passageiros.

Parágrafo Único. Os que, por falsa declaração ou dissimulação infringirem o disposto neste artigo, ficam sujeitos às sanções prescritas para o caso, sem embargo da responsabilidade criminal pelas consequências da infração.

Art. 35. As empresas devem caracterizar os seus trens e veículos de passageiros por denominação adequada, prefixo ou sinal, de modo a tornar fácil ao público distingui-los uns dos outros.

Parágrafo Único. Cada carro de passageiro deve contar, para orientação do público, em letreiros, placas, taboletas ou quadros, colocados em posição conveniente, os elementos indicados no Regulamento Geral dos Transportes, referentes à denominação da empresa a que pertença às características do próprio veículo e ao seu destino.

Art. 36. Nos trens de carga, os vagões carregados com substâncias perigosas levarão, externamente, rótulo original característico, que indique, inequivocamente, a natureza do conteúdo, na forma estabelecida no Regulamento Geral dos Transportes.

Art. 37. A estrada de ferro terá um regulamento de sinais organizado em conformidade com o Código Brasileiro de Sinais Ferroviários.

Art. 38. Os trens não poderão partir de qualquer estação sem que estejam licenciados segundo o sistema em vigor na estrada respectiva.

Art. 39. Nenhuma estação poderá dar licença de partida a trem, locomotiva ou veículo, sem que haja recebido indicação da chegada do último trem que circular no mesmo sentido e linha à estação, posto telegráfico ou telefônico seguinte.

§ 1.º A exigência deste artigo será dispensada :

a) quando o sistema de sinalização tiver características que permitam a circulação de trens em seqüência, com segurança.

b) quando o segundo for um trem de socorro ou veículo da Administração em viagem para o local do acidente, obedecido o disposto no parágrafo seguinte :

§ 2.º Qualquer trem que deva entrar na linha impedida no trecho onde não haja sinalização automática, o fará, precedido de corredo de alarme, provido de sinais adequados e com velocidade não superior a dez (10) quilômetros por hora.

§ 3.º No caso do parágrafo precedente, o segundo trem só partirá depois de munido de licença especial que será fornecida aos respectivos maquinistas e chefe, em impresso próprio e da qual constarão a recomendação expressa de cuidado e o motivo deste.

Art. 40. No licenciamento dos trens, será obedecida a seguinte ordem de prioridade, observado o disposto no § 1.º deste artigo.

1 — trens de passageiros sujeitos a horários aprovados e publicados (trens regulares de passageiros, inclusive subúrbios e mistos) ;

2 — trens facultativos de passageiros ou de temporada ;

3 — trens extraordinários de passageiros ;

4 — trens especiais de passageiros ;

5 — trens de animais ou que conduzam veículos com animais.

6 — trens que conduzam vagões com mercadorias consideradas "perigosas" pelo Regulamento Geral dos Transportes, ou outras para as quais este determine transporte preferencial ;

7 — trens de carga em geral ;

8 — trens de serviço.

§ 1.º Os trens de socorro, na emergência de acidentes, terão preferência, na ida, sobre quaisquer outros trens.

§ 2.º Essa seqüência de prioridade só pode ser alterada mediante ordem expressa da Administração da empresa.

§ 3.º A preferência de que gozam os trens de passageiros será observada, sempre, ainda quando atrasados.

Art. 41. Da circulação dos trens facultativos, extraordinários e especiais de passageiros, devem ser prevenidos, com clareza e segurança, todas as estações e postos do respectivo trajeto.

Art. 42. Para efeitos da circulação, equiparam-se aos trens as locomotivas e veículos isolados.

Art. 43. A partida de qualquer trem será precedida de aviso acústico dado pelo maquinista. Quando houver chefe de trem, a ele competirá comandar a partida, por meio de apito e sinal de bandeira, ou lanterna, seguindo-se, imediatamente, ao seu aviso, o sinal acústico dado pelo maquinista.

Parágrafo Único. As estações de grande movimento de passageiros serão providas de meios adequados a fornecer avisos de chegada e partida.

Art. 44. O maquinista dará, obrigatoriamente, sinal acústico;

a) de aproximação do trem das estações, das passagens de nível e bifurcações, da entrada e saída dos túneis, dos cortes extensos e profundos, das pontes e viadutos longos;

b) onde houver placa indicativa, e

c) em todos os pontos onde houver necessidade de alertar o trânsito cruzado de veículos (rodoviários e ferroviários) e de pedestres.

Art. 45. Ao aproximar-se o trem das estações ou pontes onde deva parar ou de trechos pelos quais deva passar com cuidado, segundo as instruções internas da estrada, a sua velocidade será convenientemente reduzida, de modo a evitar o recurso à freagem de emergência ou ao recuo.

Art. 46. Nos trechos onde os trilhos se estendem ao longo ou através de uma via pública, em leito franqueado ao trânsito público, a velocidade dos trens não poderá exceder a dez (10) quilômetros por hora, sendo obrigatório, então, o uso frequente, pelo maquinista, de sinais acústicos.

Art. 47. O pessoal da tração e do movimento das estradas de ferro será informado da velocidade máxima permitida dos trens, para cada trecho.

Art. 48. Nos trechos de linha sinalizados, a velocidade dos trens obedecerá às disposições do Regulamento de Sinais em vigor.

Art. 49. A empresa é obrigada a tomar as precauções gerais requeridas pelo sistema de tração adotado, assim como precauções especiais para o caso de fortes declividades ou de qualquer trecho que ofereça perigo.

Art. 50. A circulação dos trens será protegida por serviço de ronda da via permanente. Os rondantes deverão estar munidos de equipamento de sinais para intervir na marcha dos trens, quando necessário.

Parágrafo Único. A exigência deste artigo poderá ser dispensada, excepcionalmente, a critério do D.N.E.F.

Art. 51. A composição deverá ficar convenientemente travada, quando retirada a locomotiva.

Art. 52. Quando, eventualmente, um trem parar em plena linha, serão colocados, para protegê-lo, sinais móveis, à distância fixada pela empresa e, simultaneamente, o responsável pelo mesmo trem deverá comunicar a ocorrência ao despachador ou, tal seja o sistema de controle da circulação, à estação mais próxima.

Art. 53. Quando estiverem em execução, na via, trabalhos que possam comprometer a segurança da circulação, deverão êles ser protegidos por sinais de parada ou de diminuição de velocidade.

Art. 54. Nas estações desprotegidas de sinalização, a linha pela qual tenha de entrar um trem esperado lhe deve ser franqueada dez (10) minutos, pelo menos, antes da hora prevista para a sua chegada.

Art. 55. É proibida a viagem, ou simples entrada, na locomotiva, de pessoas estranhas ao respectivo serviço, salvo expressa autorização da Administração da empresa.

Art. 56. Se determinado trem houver pedido socorro e se forem removidas, antes da chegada d'êste, as causas que motivaram tal pedido, o mesmo trem somente poderá movimentar-se à velocidade de dez (10) quilômetros por hora, precedido, à distância conveniente, de correio de alarma, munido de sinais adequados, até à próxima estação, ainda que exista sinalização automática.

CAPÍTULO V

Do tráfego e das tarifas

Art. 57. Observada a legislação pertinente e mediante o pagamento das tarifas regulamentares, as estradas de ferro, salvo casos fortuitos ou de força maior, são obrigadas a efetuar os transportes :

a) de viajantes, com a indispensável segurança, com rapidez, pontualidade e conforto ;

b) de bagagens, mercadorias, encomendas, valores e animais, com cuidado, exatidão e presteza.

§ 1.º A recusa de despachos só é permitida nos casos previstos no Regulamento Geral dos Transportes.

§ 2.º As tarifas (inclusive "Pauta de Classificação e Condições Gerais de Transportes") e o Regulamento Geral dos Transportes serão, devidamente impressos, expostos à consulta do público em todas as estações, agências e escritórios de tráfego comercial.

§ 3.º Quaisquer alterações, para mais, das tarifas gerais das estradas somente poderão entrar em vigor depois de aprovadas pelo órgão competente e de esgotado o prazo fixado, em cada caso, para aviso ao público.

§ 4.º Esse aviso será dado pela imprensa da sede da empresa e, sempre que possível, pelo rádio.

Art. 58. As estradas podem adotar, justificadamente, tarifas especiais de bases inferiores às das correspondentes tabelas gerais em vigor, desde que fixado prazo para sua vigência e observadas as demais condições estabelecidas pelo Regulamento Geral dos Transportes.

*chegada
cum*

João

Art. 59. Reesalvadas as hipóteses previstas no Regulamento Geral dos Transportes, devem as estradas de ferro, nas suas relações reciprocas e com o público, observar o principio da igua'dade de tratamento.

Art. 60. O conhecimento de frete original, emitido pelas estradas de ferro, prova o recebimento da coisa despachada e a obrigação de entrega-la no lugar do destino, reputando-se não escrita qualquer cláusula restritiva ou modificativa dessa prova ou obrigação. Esse conhecimento é título a ordem salvo cláusula ao portador, lançada no contexto.

Art. 61. As estradas de ferro entre si e em coordenação com outros meios de transporte manterá relações de tráfego reciproco (mútuo ou direto), de modo a possibilitar a condução de passageiros e de cargas entre as diversas localidades do país.

§ 1.º Podem as estradas de ferro acordar entre si, para determinadas relações de transporte, a utilização das linhas e instalações de uma, para operação e exploração comercial pelos trens de outra.

§ 2.º O tráfego reciproco será regulado por instruções gerais baixadas pelo órgão federal competente e, supletivamente, por acórdos entre as empresas que o devam executar.

Art. 62. As estradas de ferro poderão constituir e explorar empresas subsidiárias de transporte rodoviário, aquaviário ou aeroviário, bem como empresas de frigoríficos, de armazéns gerais e silos, em condições tarifárias equivalentes às das organizações congêneres, observada a legislação pertinente.

Parágrafo Único. O órgão competente para dirimir quaisquer dúvidas e controvérsias decorrentes da aplicação deste artigo será o Conselho de Tarifas e Transportes.

CAPÍTULO VI

Da Polícia das Estradas de Ferro

Art. 63. As estradas de ferro e suas dependências são equiparadas, no concernente à atuação das autoridades públicas, aos domicílios particulares.

Art. 64. Compete às estradas de ferro organizar e estabelecer o seu próprio policiamento interno, que será exercido pelo pessoal em serviço ou por guardas que para tal fim destacarem, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.

Parágrafo Único. Ao policiamento interno incumbe manter a ordem nos recintos onde se desenvolve o trabalho dos ferroviários, muito especialmente nos frequentados pelo público.

Art. 65. Pessoas, animais e veículos, enquanto permanecerem nas dependências das estradas de ferro, ficam sujeitos às prescrições policiais consignadas neste e em outros diplomas legais ou regulamentares.

Parágrafo Único. Para conhecimento do público, serão afixados, nos lugares por ele frequentados, os dispositivos a que se refere este artigo.

T 70 publico

Art. 66. Na iminência de infração por pessoa estranha à estrada, os empregados deverão chamar sua atenção, com palavras corteses, para o dispositivo regulamentar aplicável ao caso. Em regra, só depois do primeiro aviso, não atendido, deverá ser punido o infrator.

Art. 67. Em todas as estações e nos trens de passageiros e mistos, haverá um exemplar, pelo menos, deste Regulamento, à disposição do público.

Art. 68. Durante a noite, até alguns minutos após a chegada, partida ou passagem do último trem, deverá ser mantida a iluminação das estações ou postos, tanto nas plataformas de embarque ou desembarque, como no lado de acesso do público.

Art. 69. Os guardas encarregados do policiamento da via permanente, estações e dependências, assim como os empregados do tráfego incumbidos de tratar diretamente com o público, usarão uniformes característicos.

Art. 70. É vedado o ingresso de pessoas estranhas ao serviço e à fiscalização da estrada nos recintos que não forem destinados ao público.

§ 1.º As pessoas mencionadas neste artigo é também proibido, sob pena de multa regulamentar, transitar pelo leito da estrada ou nele estacionar.

§ 2.º Estão excluídas das disposições deste artigo as autoridades públicas, observado o disposto no artigo 63 deste Regulamento.

§ 3.º Na entrada dos recintos a que se refere este artigo e em pontos convenientes do leito da linha, haverá letreiros que advertam o público da proibição de entrada, trânsito ou estacionamento.

Art. 71. É proibido a qualquer pessoa :

1 — Introduzir, ou deixar que se introduzam, animais ou veículos no recinto da estrada, salvo quando em serviço desta, ou em locais apropriados quando tenham que ser despachados ou após o transporte, retirados ;

2 — destruir ou estragar, no todo ou em parte, quaisquer obras, instalações ou equipamentos pertencentes à estrada, ou, de qualquer maneira, criar embaraços ao seu funcionamento ;

3 — fazer escavações em lugares de onde a chuva possa levar as terras escavadas para os drenos, valas, valetas e bueiros da estrada de ferro ;

4 — atulhar, por qualquer modo, tais drenos, valas, valetas e bueiros ;

5 — desviar águas pluviais ou quaisquer outras para o leito e edificações da estrada.

§ 1.º A estrada tem o direito de apreender e reter, até 10 (dez) dias, os animais e veículos a que se refere o item 1, para que lhe sejam pagas a multa e demais despesas, desde que conhecido e notificado o seu proprietário. Findo aquêle prazo serão vendidos em leilão, ficando o saldo, se houver, à disposição do proprietário.

Flamini

Flamini

§ 2.º Não sendo conhecido o proprietário e findo o prazo referido no parágrafo anterior, considerar-se-ão abandonados os veículos e animais, adquirindo a estrada sua propriedade nos termos e para os fins do artigo 582 do Código Civil.

Art. 72. O infrator de qualquer dispositivo do artigo precedente, fica obrigado a reparar o dano causado à ferrovia e sujeito, ainda, às penalidades cominadas na forma das disposições do Capítulo VII deste Regulamento.

Art. 73. Em caso de acidente, se houver ferimento ou morte de alguma pessoa, a estrada de ferro é obrigada a dar imediato conhecimento do fato à autoridade policial mais próxima e a tomar, com urgência, as providências assistenciais exigidas pela situação dos feridos ou mortos.

Art. 74. É expressamente vedado o fornecimento de bebidas alcoólicas ao pessoal da estrada quando em serviço, seja nos restaurantes, bares e cantinas das estações ou agências, seja nos carros refectórios.

§ 1.º Também nos frequentadores das estações ou agências e aos passageiros é vedado o excesso ou abuso no consumo de bebidas alcoólicas, devendo-se-lhes recusar o fornecimento destas sempre que tal medida se torne aconselhável, a bem da ordem e tranqüilidade pública.

§ 2.º Este artigo e seu § 1.º deverão figurar nos regulamentos de tráfego da estrada e nos contratos de concessão ou arrendamento de carros refectórios, de restaurantes, bares e cantinas. Devem, outrossim, ser afixados em posição de destaque, nesses mesmos recintos, para conhecimento do público.

CAPÍTULO VII

Das penalidades

Art. 75. Aos infratores de dispositivos deste Regulamento serão cominadas penalidades pecuniárias constantes da Tabela anexa.

Art. 76. Aquêle que, contra a segurança das comunicações e dos transportes ferroviários, praticar ato definido como crime ou contravenção no Código Penal, na Lei das Contravenções ou neste Regulamento, ou ainda recusar-se ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas será detido pelo servidor da Estrada ou pelo guarda ferroviário e encaminhado incontinenti à autoridade policial competente, com a respectiva queixa, para a instauração do processo criminoso.

Art. 77. Em se tratando de infração que acarrete prejuizo à estrada ou a terceiros, a penalidade regulamentar que fôr cominada ao infrator não o isentará da sanção civil ou criminal aplicável ao caso, na forma da lei.

Art. 78. Caberá recurso, sem efeito suspensivo, para o D.N.E.F., das penalidades impostas aos infratores por força deste Regulamento.

Bebidas

Penalidades

Tato 07/1/80

Art. 79. A solução, na esfera administrativa, de dúvida ou casos omissos, competirá à autoridade ministerial a que estiverem subordinadas as estradas de ferro.

CAPÍTULO VIII

Disposições Diversas

Art. 80. Os servidores das estradas são obrigados a fornecer aos expedidores e destinatários de despachos ou a seus prepostos, todos os esclarecimentos de que estes necessitarem e a facilitar-lhes, quanto possível, o cumprimento de formalidades que devam preencher.

Art. 81. Haverá, em cada estação ou agência, à disposição do público, um livro autenticado pela Administração da empresa, no qual serão lançadas queixas e reclamações contra a estrada e seus empregados, bem como sugestões para melhora do serviço. Nas estações ou agências e nos trens de passageiros, será afixado aviso da existência desse livro.

Art. 82. Entre estações, agências e postos e as sedes de serviço da estrada, será mantido serviço de telecomunicações.

Art. 83. As estações, agências, postos e edifícios para escritórios, armazéns, oficinas, depósitos e residências de empregados, construídos pela estrada de ferro, obedecerão às normas de higiene que forem estabelecidas pelas autoridades competentes, devendo ser provido de água potável e instalações sanitárias.

Art. 84. Os equipamentos não classificados como material rodante de tração e de transporte e aqueles com características especiais, obedecerão, no que se refere à segurança, a normas expedidas, recomendadas ou aprovadas pelo D.N.E.F.

Art. 85. A ocupação de imóveis ou de suas dependências nas estradas de ferro, mediante remuneração ou não, terá sempre o caráter de simples permissão por elas outorgada a título precário.

Art. 86. As multas e reparações devidas pelos infratores deste Regulamento ao D.N.E.F. ou às estradas de ferro, serão cobradas por ação executiva, servindo de título das mesmas os autos de infração contra elle lavrados por aquelas entidades.

Art. 87. Ao Poder Público assiste o direito de intervenção nas estradas de ferro, nos casos em que a reincidência consecutiva em infrações configure resistência à fiscalização.

Art. 88. Ficam revogadas as disposições contrárias às do presente Regulamento.

Hélio de Almeida

Livro de reclamações

Poder Público

*Indic
memoria*

ANEXO

Tabela de penalidades a que se refere o artigo 75 do Regulamento para
Segurança, Tráfego e Polícia das Estradas de Ferro

Penalidades :

Penalidades

1 — A Estrada de Ferro que deixar de cumprir o que determina o disposto em qualquer dos artigos 5.º, 10, 11, 22, 24, 31, 32, 33, 34, 35 e seu parágrafo, 50, § 2.º do art. 57, 67, 68, 69, ficará sujeita à multa de um a cinco centésimos por cento de sua receita média mensal do exercício ferroviário anterior, ou, se for o caso, o produto dessa média pelo número de meses ou fração decorridos entre o término do prazo da determinação baixada e o respectivo cumprimento. A multa será imposta e arrecadada pelo D.N.E.F., e incorporada integralmente à sua receita.

2 — O administrador da Estrada de Ferro que deixar de atender ao que determina o disposto em qualquer dos artigos 5.º, no que se refere à remessa de dados, 7.º e seu parágrafo, e 17, incorrerá em multa de trinta a cinquenta por cento de seus vencimentos mensais. A multa será imposta e arrecadada pelo D.N.E.F. e incorporada integralmente à sua receita.

3 — O infrator de quaisquer dos dispositivos contidos nos artigos 55, 70 e seu § 1.º, 71 e 74 e seu § 1.º, estará sujeito à multa de um décimo a um quinto do salário mínimo regional, vigente na sede da Estrada, por ela imposta e arrecadada e incorporada integralmente à sua receita. O auto de infração será lavrado por preposto da Administração e subscrito por duas testemunhas.

Nota 1 — Para os efeitos de aplicação das penalidades consideram-se Estrada de Ferro as unidades operacionalmente independentes, compo-nham ou não redes ferroviárias nacionais ou regionais.

Nota 2 — Nas casos de reincidência, as penalidades de multa serão sempre aplicadas e cobradas em dobro.

Nota 3 — Nos casos em que o órgão fiscalizador, depois de aplicada a penalidade, conceder prazos para a correção da falta, ficará configurada a reincidência após o decurso do novo prazo contado da aplicação da penalidade.

Nota 4 — Em todos os casos em que o infrator agir com dolo as multas previstas nesta Tabela serão cobradas em quádruplo.

Valyula nos termos art 105/681