Têrça-feira 6 de Junho de 1922 — I Série - Número 112

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — $40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Govêrno*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente

ASSINATURAS

As 3.ª série	Ano 50$	Semestre	28$00
A 1.ª série	» 30$	»	18$00
A 2.ª série	» 20$	»	14$00
A 3.ª série	» 13$	»	10$00

Avulso: Número de duas páginas $15; de mais de duas páginas $08 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado), é de $60 a linha, acrescido de $03 de sêlo por cada um. Exceptuam-se os casos previstos nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º da lei n.º 1:043, publicada no *Diário do Govêrno* n.º 169, 1.ª série, 31-VIII-1920.

SUMÁRIO

Ministério do Interior:

Decreto n.º 8:180 — Transfere dentro do capítulo 4.º da proposta orçamental do Ministério do Interior, relativa ao ano económico de 1921-1922, a quantia de 15.000$, destinada a despesas imprevistas de ordem pública.

Ministério das Colónias:

Decreto n.º 8:181 — Aprova o regulamento do serviço de pilotagem das barras e portos dos territórios de Manica e Sofala.

Decreto n.º 8:182 — Põe em vigor na circunscrição do Dondo da Companhia de Moçambique o regulamento da guarda civil da Beira, aprovado por decreto de 30 de Novembro de 1905, com as alterações constantes dos decretos de 28 de Outubro de 1910, de 26 de Novembro de 1914 e de 15 de Junho de 1915 — Determina que as atribuïções que pelo referido regulamento são conferidas ao comissário chefe se entendam como pertencendo ao chefe da circunscrição.

Decreto n.º 8:183 — Rectifica algumas designações das pautas aduaneiras dos territórios em África da Companhia de Moçambique, aprovadas pelo decreto n.º 7:393, de 9 de Março de 1921.

Decreto n.º 8:184 — Aprova a ordem n.º 4:254, de 23 de Setembro de 1921, do govêrno do território sob a administração da Companhia de Moçambique, publicada no *Boletim* n.º 19, daquela Companhia, de 1 de Outubro do mesmo ano, determinando que provisòriamente seja permitida a caça de todos os animais selvagens, com exclusão de elefantes e martas, na área compreendida pela faixa de 10 quilómetros ao longo da fronteira dêste território, limitada pelos rios Lusitu e Umzilizwe, na Circunscrição de Mossurize.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

3.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 8:180

Reconhecendo-se no actual momento a insuficiência da dotação orçamental destinada a despesas imprevistas de ordem pública e para que o Govêrno esteja habilitado a satisfazê-las: hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros, nos termos do n.º 5.º do artigo 25.º da lei de 9 de Setembro de 1908, transferir do capítulo 4.º da proposta orçamental do Ministério do Interior, relativa ao ano económico de 1921-1922, do artigo 24.º: «Guarda Nacional Republicana — Ajudas de custo e vencimentos de marcha a oficiais e praças e abonos a fazer por serviços de manutenção de ordem pública», para o artigo 31.º: «Despesas imprevistas de ordem pública», a quantia de 15.000$.

Êste decreto será publicado no *Diário do Govêrno* depois de registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública.

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922.— António José de Almeida — *António Maria da Silva* — *João Catanho de Meneses* — *Albano Augusto de Portugal Durão* — *António Xavier Correia Barreto* — *Vítor Hugo de Azevedo Coutinho* — *José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães* — *Eduardo Alberto Lima Basto* — *Alfredo Rodrigues Gaspar* — *Augusto Pereira Nobre* — *Vasco Borges* — *Ernesto Júlio Navarro.*

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias do Norte

1.ª Repartição

Decreto n.º 8:181

Atendendo ao que representou a Companhia de Moçambique:

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 1.º da lei n.º 891, de 26 de Setembro de 1919:

Hei por bem, nos termos do § 11.º do artigo 7.º do decreto com fôrça de lei de 17 de Maio de 1897, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento do serviço de pilotagem das barras e portos dos territórios de Manica e Sofala, anexo a êste decreto, que baixa assinado pelo Ministro das Colónias e se compõe de oitenta e sete artigos.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da província de Moçambique.

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922.— António José de Almeida — *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

Regulamento do serviço de pilotagem das barras e portos do território de Manica e Sofala

PARTE I

Disposições gerais

CAPÍTULO I

Da organização geral do serviço de pilotagem

Artigo 1.º O serviço de pilotagem dos portos do território sob a administração da Companhia de Moçambique continua a cargo desta e é organizado nos termos dêste regulamento.

Art. 2.º Os pilotos são empregados da Companhia de Moçambique, subordinados ao capitão dos portos do território, mas a Companhia não é responsável pelas avarias causadas a navios quando a cargo dêles.

Art. 3.º Havendo avarias no navio que um pilôto conduza ou em outros navios, embarcações, muralhas ou

pontes, o capitão dos portos, a quem a queixa deve ser presente em seguida, mandará proceder às necessárias indagações e avaliação das avarias, nos termos do regulamento da capitania, seguindo o respectivo processo os seus termos ordinários. Se, porém, apurar que foram motivados por imperícia ou falta cometida pelo pilôto, será então êste obrigado ao seu pagamento pelo capitão dos portos, se o valor da avaria não exceder a 100$, isto além da pena que lhe possa competir, nos termos dêste regulamento. No caso de as avarias excederem 100$, o seu pagamento pelo pilôto só pode ser determinado pelo tribunal competente, caso a parte interessada a êste se quiser dirigir.

Art. 4.º Ao capitão dos portos compete em relação ao serviço de pilotagem:

1.º A superintendência e inspecção superior;

2.º Aplicar penas disciplinares dentro dos limites da sua competência e nos termos dos regulamentos em vigor no território e propor as restantes;

3.º Propor ao governador recompensas por factos ou serviços relevantes praticados;

4.º Propor ao governador tudo quanto possa concorrer para melhorar o serviço de pilotagem e cuja resolução exceda as suas atribuïções, e informar sôbre o mesmo serviço sempre que lhe seja determinado ou o julgue necessário;

5.º Conceder licenças nos termos do regulamento em vigor no território;

6.º Atender quaisquer reclamações que lhe sejam apresentadas sôbre serviços de pilotagem dos portos, as quais deverão seguir por intermédio das delegações ou subdelegações marítimas a cujas áreas se referirem ou ser por elas informadas;

7.º Mandar reünir o júri de exames de que trata o artigo 16.º

Art. 5.º Compete aos delegados e subdelegados marítimos: propor tudo que julguem conveniente para o serviço de pilotagem e que não estejam autorizados a resolver, e informar sôbre os mesmos serviços quando lhe seja pedido ou julguem conveniente, propostas ou informações que dirigirão ao capitão dos portos.

Art. 6.º Os pilotos são isentos de todos os cargos públicos pessoais, tanto judiciais como administrativos ou municipais, e não poderão receber quaisquer intimações, excepto as que lhes digam respeito como contribuintes, nem prestar serviços estranhos ao seu cargo sem autorização do capitão dos portos ou delegados marítimos.

Art. 7.º Os conhecimentos dos pilotos da Companhia de Moçambique não se limitam aos das entradas dos portos do território abertos à navegação internacional, mas também aos rios, baías e enseadas existentes na costa do território que derem acesso às embarcações movidas mecânicamente, pertencentes à mesma Companhia.

CAPÍTULO II

Do quadro, admissão e promoção dos pilotos

Art. 8.º O número dos pilotos dos portos do território é o seguinte:

Um cabo de pilotos.
Seis pilotos.

§ único. O número de pilotos poderá ser aumentado pelo governador do território, mediante proposta do capitão dos portos, baseada em exigência do serviço.

Art. 9.º Os lugares de pilotos, quando haja vacaturas, serão providos por concurso anunciado no *Boletim* do govêrno do território, em dois jornais de Lisboa, e em editais afixados na sede da capitania dos portos.

Art. 10.º Os concursos serão abertos por noventa dias a contar da publicação do *Boletim*, devendo dentro dêsse espaço de tempo os pretendentes requerer ao governador do território a sua admissão, instruída com os seguintes documentos:

1.º Certidão do idade ou caderneta militar em que se prove não terem menos de vinte e cinco nem mais de quarenta anos de idade. Se o concorrente fôr empregado da Companhia de Moçambique, ou contar dois ou mais anos de prática de navegação na costa da província de Moçambique, com alguma freqüência dos portos do território, e principalmente do pôrto da Beira, poderá o limite de idade ser elevado a quarenta e cinco anos.

2.º Documento em que provem ter satisfeito os preceitos da lei do recrutamento na parte que lhes fôr aplicável.

3.º Certificado do competente registo criminal por onde se mostrem livres de culpas.

4.º Atestado de bom comportamento passado em data recente pela autoridade administrativa ou policial da residência do requerente.

5.º Certidão autêntica do que constar das suas cédulas marítimas, relativamente ao registo dos bilhetes de desembarque e castigos que lhes forem aplicados.

6.º Carta de pilôto da marinha mercante, tendo como tal cento e oitenta dias completos de navegação.

§ único. No caso de não haver candidatos nas condições dêste número poderão ser admitidos como pilotos auxiliares os marítimos que tenham prestado serviços relevantes nas barras ou portos do território ou servindo como oficiais marinheiros na armada, nos navios do Estado ou nos da Companhia de Moçambique, e que, tendo necessárias condições de robustez, satisfaçam às condições dos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º

Art. 11.º Os requerimentos dos candidatos da metrópole, oficiais de marinha mercante, serão entregues na sede da Companhia de Moçambique, ao administrador delegado, o qual mandará submeter os requerentes à inspecção médica, remetendo imediatamente ao governador do território os requerimentos, com a informação médica, dos que forem julgados aptos para servirem em África; tais requerimentos devem dar entrada na Secretaria Geral, no prazo indicado no artigo 10.º

§ único. Os requerimentos dos candidatos do território serão entregues na capitania dos portos, devendo estes ser submetidos à junta de saúde, por ordem do governador.

Art. 12.º O júri para a classificação dos documentos será composto pelo secretário geral do govêrno do território, capitão dos portos e cabo de pilotos. Essa classificação terá lugar imediatamente, depois do encerramento do concurso.

Art. 13.º A nomeação é provisória e feita em face da classificação obtida, obedecendo às regras seguidas em todas as outras nomeações de empregados da Companhia de Moçambique.

§ único. Estando o candidato na metrópole, será a classificação telegrafada para a sede da Companhia de Moçambique, a fim de esta o fazer seguir com a possível brevidade, com contrato provisório, para a África.

Art. 14.º Os pilotos provisórios, quer sejam oficiais da marinha mercante, quer auxiliares, nos termos do § único do artigo 10.º, consideram-se tirocinando nos primeiros três meses a seguir à sua nomeação, durante os quais serão nomeados para o serviço como ajudantes dos restantes pilotos, a fim de terem perfeito conhecimento dos enfiamentos das barras e portos, bancos, correntes, etc., devendo ser nomeados para o serviço de entradas e saídas, amarrações e desamarrações, só com a folga absolutamente indispensável.

§ 1.º Êste período de tirocínio pode ser prolongado pela autoridade marítima ou dispensado no todo ou em parte, conforme as aptidões do nomeado e conhecimento que tenha dos portos.

§ 2.º Os pilotos efectivos são obrigados a ministrar instrução prática aos pilotos provisórios.

Art. 15.º A nomeação definitiva dar-se há nos termos do regulamento dos empregados, tendo tido exemplar comportamento, e depois dos pilotos, quer os do quadro quer os auxiliares, terem provado, por meio do exame, ter pleno conhecimento das barras, escolhos, canais, faróis, marcas, fundeadouros, ventos, correntes e outras circunstâncias dos portos do território, da meteorologia local, dos trabalhos de acostar e amarrar, saber falar suficientemente a língua inglesa para formular as preguntas constantes do artigo 29.º e compreender as respectivas respostas e conhecer as expressões mais correntes sôbre ferros, amarras, cabos e suas manobras.

Art. 16.º A promoção a cabo de pilotos será feita por antiguidade de entre os pilotos do quadro, isto é, de entre os pilotos que sejam oficiais da marinha mercante, tendo em atenção as informações anuais e quaisquer outras.

Art. 17.º O júri de exames de que trata o artigo 15.º será composto pelo capitão dos portos, um oficial de marinha requisitado a um navio de guerra que estiver no pôrto e do cabo de pilotos, e na falta do segundo por um oficial de marinha mercante nacional, em serviço no pôrto, requisitado pela capitania.

CAPÍTULO III

Deveres dos pilotos

Art. 18.º O cabo de pilotos é o chefe de todos os pilotos e compete-lhe dirigir os serviços de balizagem e de pilotagem a seu cargo, em harmonia com as disposições dêste regulamento, com as ordens de execução permanente que estejam em vigor à data da publicação do mesmo regulamento e com as ordens do capitão dos portos, e bem assim pilotar os navios que lhe forem indicados, sempre que as necessidades do serviço o exigirem, marcar os fundeadouros e detalhar o serviço. Substituem-no nas suas funções e conforme os casos o pilôto mais antigo que estiver na barra e o pilôto mais antigo que estiver de folga.

Art. 19.º Ao cabo de pilotos compete dirigir os serviços de sondagem das barras e portos independentemente da ordem da autoridade marítima, mas sem prejuízo da pilotagem; levando por turnos os pilotos que julgar necessários e procedendo a sondagens com freqüência e sempre depois de enchentes, temporais, grandes maresias e grandes marés.

Art. 20.º Ao cabo de pilotos compete dirigir a navegação dos navios da Companhia de Moçambique sempre que estes saírem do pôrto da Beira, sendo substituído por um pilôto do quadro quando a sua presença seja pelo capitão dos portos julgada indispensável na Beira por motivo de serviço ou quando estiver de licença.

Art. 21.º Todas as ordens relativas ao serviço de pilotagem serão dadas pelo capitão dos portos ao cabo de pilotos e, no seu impedimento ou ausência, ao pilôto do quadro que se lhe seguir em antiguidade.

Art. 22.º O cabo de pilotos resolverá por deliberação própria, em circunstâncias extraordinárias e urgentes, devendo, porém, consultar os mais pilotos sempre que possa, fazendo lavrar a consulta no respectivo livro e dando depois conhecimento de tudo ao capitão dos portos. Igual procedimento terá o pilôto do quadro mais antigo, quando estiver dirigindo o serviço, quer na barra, quer em terra, e o pilôto auxiliar mais antigo quando estiver de serviço em concorrência com os pilotos desta classe.

§ 1.º A consulta realizar-se há também toda a vez que a necessidade dela fôr indicada por qualquer pilôto.

§ 2.º As consultas serão assinadas por todos que nelas tomarem parte e serão visadas pelo capitão dos portos. A votação será iniciada pelo pilôto mais moderno de qualquer das classes, seguindo-se nela a ordem inversa das antiguidades.

Art. 23.º Nenhum pilôto poderá trocar o serviço que lhe competir ou lhe tenha sido destinado, nem deixar de o fazer ou sair de bordo sem o ter concluído, sem prévia autorização do capitão dos portos ou sem ser substituído por outro pilôto para isso devidamente autorizado; exceptuam-se os casos do artigo 31.º

Art. 24.º Nenhum pilôto poderá ausentar-se da localidade que lhe tiver sido designada para residir pelo capitão dos portos, sem licença do governador do território ou do delegado ou subdelegado marítimo quando essa localidade não seja a Beira e a necessidade da ausência seja de carácter urgente.

Art. 25.º O pilôto que adoecer fará a devida participação ao capitão dos portos por intermédio do cabo de pilotos ou de quem o substituir, indicando qual o médico da Companhia a quem pretende consultar; o cabo de pilotos requisitará da Secretaria da Capitania a guia competente e remeter-lha há ou entregar-lha há imediatamente; feita a consulta o médico indicará na guia o número de dias de tratamento que julga indispensável e esta será reenviada à Capitania. Se o caso se passar com algum pilôto definitiva ou provisòriamente residindo na sede de alguma delegação marítima, e onde não haja pilôto mais antigo, a participação será feita à autoridade marítima, que procederá em harmonia com as circunstâncias ocasionais e locais.

Art. 26.º Os pilotos são a bordo dos navios que pilotarem os delegados das autoridades marítima, sanitária e aduaneira, emquanto não entrarem a bordo os representantes directos delas.

§ único. O pilôto encarregado da saída de qualquer embarcação não largará sem ela se achar desembaraçada pela Capitania e é considerado como guarda da polícia emquanto estiver a bordo, nem procederá a mudança de ancoradouro sem ordem superior.

Art. 27.º Compete aos pilotos:

1.º Substituir o cabo de pilotos em todos os seus encargos nos termos dêste regulamento quando para isso sejam nomeados;

2.º Dirigir a navegação dos navios que demandem ou saiam dos portos ou rios, e bem assim dos que tenham de mudar de ancoradouro, fazer amarração ou mudar dela e atracar e desatracar às pontes-cais;

3.º Cumprir, como delegados das autoridades marítima, sanitária e aduaneira, as disposições legais relativas a êsses serviços e mais intruções especiais que tiverem recebido;

4.º Assistir às sondagens das barras e portos dirigidas pelo cabo de pilotos ou pilotos mais antigos ou proceder a tal serviço quando se encontre algum dêles isolado, e sempre em harmonia com o determinado no artigo 19.º, procurando sempre ter o mais exacto conhecimento da profundidade e direcção das barras e canais que dão acesso aos portos e ainda dêstes;

5.º Participar qualquer alteração ou modificação que tenham encontrado nos elementos do serviço de pilotagem, como marcas, bóias, faróis, etc.;

6.º Participar qualquer ocorrência extraordinária que tenham observado ou que possa interessar ao serviço da navegação e comércio ou ao seu cargo;

7.º Suscitar a resolução de qualquer dúvida que tenham no desempenho do serviço e sôbre as ordens que receberem;

8.º Tomar parte nas consultas com emissão de voto;

9.º Cumprir todas as demais disposições dêste regulamento e as ordens de serviço que receberem, procurando sempre dar-lhe o mais cabal cumprimento;

10.º Como representantes das autoridades marítima, sanitária e aduaneira, nas entradas, desde que tomem conta do navio até a chegada a bordo daquelas autori-

dades, e nas saídas, depois destas retirarem, compete aos pilotos:

a) Impedir que qualquer embarcação comunique com o navio e receba ou entregue passageiros, carga, encomendas, cartas, papéis, ou qualquer objecto por insignificante que seja;

b) Participar qualquer comunicação que por causa de fôrça maior possa ter havido entre o navio e qualquer embarcação;

c) Fazer içar no tope do mastro da proa a bandeira Q do Código Internacional de Sinais logo que tomem a direcção do navio na pilotagem de entrada, como indicativo de que o navio está incomunicável por ainda não ter recebido visita sanitária, ou a bandeira L se tiverem conhecimento de a bordo ter havido algum caso de cólera, peste ou febre amarela, e o comandante, contra o disposto no Código Internacional, não tiver mandado içar tal sinal antes de demandar o pôrto;

d) Entregar aos capitães dos navios, a fim de êstes preencherem, os impressos que para isso lhe forem dados na capitania;

e) Dirigir a navegação da melhor forma para receber as visitas sanitária, polícia e fiscal;

f) Prestar aos delegados da sanidade marítima, fiscalização aduaneira e polícia dos portos todos os esclarecimentos que lhes forem solicitados;

g) Informar estes delegados de quaisquer contravenções que possa ter havido;

h) Exigir que o navio tenha içada a bandeira da sua nacionalidade quando navegando;

i) Informar os capitães dos navios que pilotarem de todas as formalidades que têm a cumprir para execução dos regulamentos dos portos;

11.º Mandar fundear os navios que pilotarem, sempre que tiverem possibilidade de o fazer, em ocasião de nevoeiro denso que encubra a terra ou as marcas e conservarem-se assim emquanto as circunstâncias atmosféricas não melhorarem, de forma que não haja perigo em prosseguir a navegação;

12.º Em caso de evidente risco de encalhe, varação ou naufrágio, e emquanto não comparecer a autoridade marítima, providenciar e empregar todos os meios ao seu alcance para evitar os sinistros; quando resultar encalhe ou naufrágio empregar todos os esforços possíveis para salvar o navio, a carga e principalmente a gente que estiver a bordo;

13.º Observar nas entradas ou saídas das barras, nos rios e no interior dos portos, as regras em vigor para evitar abalroamentos, bem como quaisquer regulamentos especiais dos portos.

Art. 28.º Logo que um navio chegue à barra, o pilôto do quadro mais antigo, ou, na falta de pilotos desta classe, o pilôto auxiliar mais antigo, enviar-lhe há o pilôto com a maior brevidade possível, empregando para êsse fim os meios que tiver à sua disposição.

Art. 29.º Nas pilotagens de entrada é obrigação dos pilotos informarem-se, logo que entrem a bordo, do seguinte:

Sendo navio de vela:

1.º Água que demanda;

2.º Se governa e vira bem e se os aparelhos do govêrno estão prontos a funcionar ràpidamente;

3.º Quanta gente há para a manobra;

4.º Se tem as necessárias âncoras, amarras e espias, se estão safas e merecem confiança;

5.º Se agüenta sem risco a maior fôrça de vela;

6.º Se as agulhas estão compensadas ou têm grandes desvios;

7.º Se tem prumos safos e tudo disposto a prumar e qual a graduação dos prumos e sua origem;

8.º Todas as demais particularidades que interessem ao bom desempenho do serviço que lhes compete.

Sendo navio a vapor:

1.º Água que demanda;

2.º Se governa bem e se os aparelhos de govêrno estão prontos a funcionar ràpidamente;

3.º Se a máquina e o apito de alarme funcionam bem;

4.º Na marcha à ré qual o bordo para que desvia a pôpa;

5.º Que número de hélices tem;

6.º Se tem as necessárias âncoras, amarras e espias, se estão safas e se merecem confiança;

7.º Qual a sua velocidade com a máquina a toda a fôrça, a meia fôrça e devagar;

8.º Se tem as agulhas compensadas ou se têm grandes desvios;

9.º Se tem prumos safos e tudo disposto a prumar e qual a graduação dos prumos e sua origem;

10.º Todas as demais particularidades que interessem ao desempenho do serviço que lhes compete.

§ único. O pilôto reclamará do capitão ou mestre todas as providências que julgar necessárias para remediar as faltas ou deficiências que, segundo as informações recebidas, existirem, mas não deixará por isso de pilotar o navio, diligenciando trazê-lo para dentro do pôrto até o colocar em segurança, excepto quando as deficiências ou faltas forem tais que tornem essa manobra perigosa.

Art. 30.º Ao cabo de pilotos e pilotos, pilotando qualquer navio, compete determinar e dirigir a navegação. As manobras serão de exclusiva competência das guarnições dos navios. No caso porém de atracar ou largar de pontes-cais e no da navegação à espia, cabe ao pilôto toda a responsabilidade da direcção e execução de tais fainas.

Art. 31.º Quando qualquer pilôto vir que o comandante, capitão ou mestre de navio, em vez de seguir as suas indicações insiste em se afastar delas ou em mandar qualquer manobra inconveniente, deverá imediatamente declarar, em presença de testemunhas, que cessam as suas atribuições a bordo, e descendo do tombadilho ou ponte do comando deixará então de dirigir a navegação, que ficará à responsabilidade de quem comanda. Logo que possa retirará para terra e dará parte do ocorrido.

Art. 32.º O pilôto deve ser muito cauteloso em dirigir a navegação, especialmente próximo dos ancoradouros ou de outros navios, prevenindo e dispondo tudo para que a manobra se faça de modo que possa ràpidamente suspender a marcha ou ancorar sem risco de sofrer ou causar avarias.

Art. 33.º O pilôto deve ser sóbrio, atencioso para com todos os indivíduos da guarnição do navio que pilotar, e ouvir quaisquer observações que lhe sejam feitas, sem esquecer que, como primeiro responsável pela segurança do navio, tem a liberdade de adoptar ou rejeitar as indicações que lhe fizerem.

§ único. É expressamente proïbido aos pilotos pedir aos tripulantes ou passageiros dos navios que pilotarem quaisquer géneros ou dinheiro, a título de gratificação pelo seu trabalho ou sob qualquer pretêxto.

Art. 34.º O pilôto deve permanecer a bordo do navio que dirija até concluir o serviço de que se acha encarregado, quer seja deitando o navio barra em fora, quer entrando na barra, demandando o ancoradouro ou mudando de amarração, e nestes dois últimos casos o serviço só termina quando o navio estiver amarrado no ancoradouro em que deve ficar; quando o pilôto assim não proceder ser-lhe há aplicado o disposto no artigo 41.º

Art. 35.º Aos pilotos incumbe fazer o serviço de colocação de bóias e sua substituïção auxiliados pelo pessoal necessário e conforme as ordens da autoridade marítima.

§ único. Compete-lhes também vigiar o govêrno das

embarcações do serviço de pilotagem, quer neste serviço, quer em viagens.

Art. 36.º Aos pilotos é expressamente proïbido fundear os navios que pilotarem nas proximidades dos cabos submarinos, da posição dos quais deverão ter exacto conhecimento.

CAPÍTULO IV

Disciplina do pessoal

Art. 37.º O pessoal do serviço de pilotagem está sujeito à acção disciplinar conforme o estabelecido nos regulamentos e ordêns do govêrno do território sob a administração da Companhia de Moçambique.

Art. 38.º Quando a pena a aplicar fôr da competência da autoridade marítima, o relatório final de instrução do processo, ouvidos os queixosos, caso haja, argüidos, testemunhas que uns e outros produzirem e quaisquer pessoas que essa autoridade entenda dever ouvir, será substituído por sentença devidamente fundamentada.

Art. 39.º Sempre que os pilotos encalhem ou causem avarias nos navios que pilotarem será levantado auto de investigação pela autoridade marítima.

§ 1.º Se a penalidade a aplicar estiver na competência da referida autoridade, esta aplicá-la há imediatamente.

§ 2.º Nos demais casos seguir-se há a forma do processo respectiva.

Art. 40.º O pilôto que encalhar ou causar avarias e não justificar perante a competente autoridade que o acontecimento procedeu de incidente imprevisto ou de fôrça maior e não de êrro ou falta de zêlo e atenção, será em regra punido pela primeira vez com a pena de suspensão de exercício e vencimento de quinze a sessenta dias, pela segunda vez com a suspensão de exercício e vencimento de sessenta até cento e oitenta dias e pela terceira vez com a demissão do serviço.

§ único. A pena de demissão pode ser aplicada independentemente desta regra se do êrro ou falta resultarem avarias de tal gravidade ou perda de navio que a justifique.

Art. 41.º O pilôto que sem a competente ordem deixar ou abandonar o navio que estiver encarregado de pilotar antes de ter completado o serviço para que foi recebido a bordo, salvo o caso do artigo 31.º, será punido pela primeira vez com a pena de suspensão de exercício e vencimento pelo tempo de quinze a sessenta dias e em todas as outras com a pena de suspensão de exercício e vencimento de sessenta a cento e oitenta dias. Se ao abandono do navio pelo pilôto se seguir avaria, encalhe ou perda, não se provando que foi por culpa da tripulação que algum dêsses factos se deu, será punido com a pena de suspensão de vencimento de sessenta até cento e oitenta dias pela primeira vez, com a de inactividade durante um ano com metade do vencimento de categoria pela segunda e com a de demissão pela terceira.

§ único. A pena de demissão pode ser também aplicada em qualquer dos dois primeiros casos se da falta cometida resultarem avarias ou perda do navio que tal justifique.

Art. 42.º O pilôto que se embriagar, estando de serviço, será pela primeira vez punido com a multa de quinze dias de vencimento, pela segunda com a suspensão de exercício e vencimento de sessenta a cento e oitenta dias e pela terceira vez demitido do serviço.

Art. 43.º Quando por motivo de embriaguez o pilôto, achando-se de serviço, causar qualquer avaria, será punido pela primeira vez com a pena de suspensão de exercício e vencimento de sessenta a cento e oitenta dias e pela segunda vez com a demissão do serviço.

§ único. A pena de demissão pode ser aplicada no primeiro caso se da falta cometida resultar avaria grave ou perda de navio que tal justifique.

Art. 44.º O pilôto contra o qual fôr apresentada queixa atendível do capitão ou mestre do navio, devidamente comprovada, a respeito de falta de sericdade ou devida atenção com o pessoal de bordo, será punido com qualquer penalidade disciplinar até suspensão de serviço inclusive, segundo a gravidade da falta.

Art. 45.º O pilôto contra o qual se provar que exigiu ou pediu aos proprietários, consignatários ou capitães, tripulantes ou passageiros do navio que pilotar, dinheiro ou géneros, a título de gratificação ou sob qualquer pretexto, será punido com qualquer das penalidades até suspensão do serviço inclusive.

Art. 46.º As multas aplicadas constituem receita da Companhia de Moçambique, serão descontadas nas respectivas fôlhas e compreendem, para cada dia, os vencimentos do categoria e exercício.

Art. 47.º O pilôto que fôr demitido do serviço não poderá, sob título algum, ser novamente admitido.

Art. 48.º As recompensas que podem ser conferidas aos pilotos são:

1.º Louvor em ordem ou no *Boletim* do govêrno do território;

2.º Licença, sem perda de vencimento, de três, oito ou quinze dias, segundo a importância do facto ou serviço relevante praticado;

3.º Quaisquer recompensas especiais que lhe possam ser conferidas por serviços relevantes, conforme as leis e regulamentos da Companhia de Moçambique.

§ único. As licenças de que trata êste artigo são independentes das licenças graciosas a que os empregados da Companhia de Moçambique têm direito, mas só podem ser concedidas uma vez em cada ano civil.

CAPÍTULO V

Dos uniformes

Art. 49.º O uniforme dos pilotos compõe-se de:

a) Jaquetão, colete e calça de panó azul ferrete e boné do mesmo pano, do modêlo igual aos usados pelos oficiais inferiores da armada, camisa branca e gravata preta. O jaquetão terá o comprimento limitado à altura correspondente à extremidade do dedo polegar, com o braço naturalmente caído ao longo do corpo, duas ordens de cinco botões grandes com âncora, usando-se abotoados os quatro inferiores, gola voltada; canhões fechados com dois botões pequenos com âncora, duas algibeiras laterais com pestanas e outra do lado esquerdo, pequena, à altura do peito. O colete com gola terá uma só ordem de seis botões pequenos com âncora e duas algibeiras laterais.

b) Dólman branco, calça branca e boné branco, sendo o dólman de comprimento não excedendo o punho na posição de sentido, com uma abotoadura de seis botões grandes com âncora, gola direita, de cantos rectangulares e fechada à frente por três colchetes, canhões fechados, duas algibeiras à altura do peito e outras duas laterais, e por baixo das anteriores, todas com pestanas inferiores e abrindo para fora, platinas nos ombros, do mesmo pano, abotoadas com um botão pequeno com âncora. O colete e boné serão idênticos aos azúis.

Art. 50.º Quando as circunstâncias o exigirem poderão usar sobretudo de fazenda azul ferrete com botões de âncora de padrão grande, ou impermeáveis.

Art. 51.º É permitido a bordo o uso de sueste ou capacete, conforme as circunstâncias.

Art. 52.º O uniforme é obrigatório em todos os actos de serviço.

Art. 53.º Os distintivos são os seguintes:

a) Pilotos — Uniforme azul: duas âncoras cruzadas bordadas a ouro assentes sôbre rodela de pano carmezim e colocadas nas mangas logo acima da curva do braço. Uniforme branco: o mesmo emblema em passadeiras de pano azul enfiadas nas platinas;

b) Cabo de pilotos — Uniforme azul: duas âncoras

cruzadas sobrepostas por uma esfera armilar, tudo bordado a ouro, assente sôbre fundo carmezim e colocadas nas mangas logo acima da curva do braço. Uniforme branco: o mesmo emblema em passadeiras de pano azul enfiadas nas platinas;

c) Boné: sôbre fundo carmezim um emblema composto por duas âncoras cruzadas bordadas a ouro encimadas por uma esfera armilar bordada a ouro e prata.

CAPÍTULO VI

Das embarcações dos pilotos

Art. 54.º O material para serviço de pilotagem e reboques no pôrto da Beira compor-se há de:

Um rebocador para rebocar um navio de, pelo menos, 3:000 toneladas de registo;

Um vapor de, aproximadamente, 100 toneladas de deslocamento.

§ único. Quando algum outro pôrto do território exigir serviço permanente de pilotagem determinar-se há o tipo de embarcação conveniente a êsse pôrto.

Art. 55.º Estes vapores, quando em serviço de pilotagem, terão içada durante o dia no mastro mais alto uma bandeira branca com uma orla azul de $0^m,1$ de largura e tendo ao meio a letra P em preto. Idêntico sinal deverá ser içado à proa das embarcações menores que conduzirem pilotos em serviço de pilotagem.

Art. 56.º Os vapores de pilotagem quando empregados neste serviço usarão, fundeados, uma luz branca, visível em todo o horizonte no tope do mastro, e uma luz vermelha a $2^m,4$ abaixo da luz do tope, visível em todo o horizonte numa noite escura, com atmosfera limpa, a uma distância de duas milhas, pelo menos. Ao avistarem qualquer navio mostrarão um ou mais fogachos com intervalos curtos que não excederão 15 minutos. Navegando usarão também os faróis de borda e os fogachos serão feitos mais a miúde.

Art. 57.º A embarcação menor que conduzir o pilôto a bordo mostrará, em momento oportuno, uma lanterna de luz branca e se fôr movida mecânicamente mostrará ou levará içada à proa uma lanterna de luz branca a meio e tendo devidamente colocados um vidro verde e um vidro vermelho.

Art. 58.º Sempre que qualquer navio peça pilôto, ser-lhe há enviado com a maior brevidade possível, empregando-se para êsse fim todos os meios de que se puder dispor, e se por circunstâncias de tempo a embarcação menor que conduzir o pilôto se não puder aproximar do navio que dêle necessita, far-se hão os sinais que forem julgados convenientes, ou o vapor de pilotagem largará a sua amarração e aproximar-se há do navio, se não fôr julgado exeqüível que o navio que demanda pilôto se aproxime do vapor de pilotagem.

Art. 59.º O pessoal que guarnecer o vapor de pilotagem assume grande responsabilidade e será rigorosamente punido se não prestar todas as facilidades e não usar da maior presteza para a condução do pilôto ou seu regresso a bordo, logo que do pilôto mais antigo em serviço na barra receba ordem para tal.

CAPÍTULO VII

Disposições relativas aos navios ou quaisquer embarcações que demandem ou tenham de sair dos portos

Art. 60.º Nos portos da Beira, Chiloane e Bartolomeu Dias, todos os navios mercantes de longo curso e os de grande cabotagem nacionais ou estrangeiros são obrigados a meter pilôto para entrar e sair, excepto nos casos do artigo seguinte.

§ 1.º Exceptuam-se os navios e embarcações de grande cabotagem de deslocamento igual ou inferior a 500 toneladas cujos capitães tenham visitado o pôrto, nessa qualidade, pelo menos três vezes, não tendo decorrido mais de um ano desde a última visita.

§ 2.º No que diz respeito aos navios de longo curso e aos de grande cabotagem, aplicam-se também as disposições dêste artigo aos movimentos por êles efectuados nos portos citados.

Art. 61.º Sòmente um caso de fôrça maior devidamente comprovado isenta os capitães ou mestres de navios ou embarcações que devem tomar pilôto da imediata responsabilidade e da falta de cumprimento das disposições do artigo anterior; entretanto o não haver tomado pilôto, seja o motivo qual fôr, salvo o da falta dêste na ocasião própria, não desobriga o navio do pagamento das respectivas pilotagens.

§ único. São documentos competentes, para se verificar a estada da embarcação na barra para fornecer pilotos, as participações dos semáforos. A participação feita pelos pilotos confirmada por testemunhas idóneas faz também fé.

Art. 62.º Os navios de guerra nacionais ou estrangeiros e os navios e embarcações pertencentes a serviços públicos da parte da província de Moçambique directamente administrada pelo Estado podem ou não tomar pilôto, não sendo em caso algum sujeitos ao pagamento de pilotagem.

Art. 63.º Os navios ou embarcações nacionais de tráfego local e de pequena cabotagem, dispensados de tomar pilôto, tomando-o pagarão as respectivas taxas de pilotagem como qualquer outro navio ou embarcação.

Art. 64.º Assumem completa e inteira responsabilidade de navegação e suas conseqüências nas entradas e saídas dos portos, ou ainda quaisquer manobras nestes, os capitães ou mestres que não tomarem pilôto ou deixarem de atender às suas indicações nos termos do artigo seguinte.

Art. 65.º Os capitães ou mestres devem seguir as indicações dos pilotos; deixarão de o fazer se presumirem com fundamento razoável que êles não procedem convenientemente, assumindo então por completo toda a responsabilidade da navegação.

§ único. Não obstante a responsabilidade que compete aos pilotos por qualquer desastre que acontecer ao navio que dirigirem, tendo sido seguidas as suas indicações, nem por isso o capitão ou mestre deixará de ter todo o cuidado na navegação.

Art. 66.º Os sinais para pedir pilôto são:

De dia:

1.º O sinal PT do Código Internacional de Sinais;
2.º A bandeira S do mesmo código içada só ou por baixo do galhardete indicativo do Código;
3.º O sinal de grande distância formado por dois balões sôbre um cone de vértice para cima.

De noite:

Uma luz branca mostrada acima da borda oculta várias vezes com intervalos de quinze segundos durante um minuto e sendo possível acompanhada de fogos de bengala queimados com intervalos de aproximadamente quinze minutos.

Art. 67.º Nenhum navio poderá servir-se, para ser pilotado, de indivíduo que, embora habilitado, não seja pilôto oficial dos portos do território, excepto no caso do parágrafo seguinte.

§ único. No caso de fôrça maior devidamente comprovado, em que não tenha sido possível fornecer pilôto de forma ao navio aproveitar a primeira hora da maré própria, conforme o seu calado, o capitão ou mestre do navio que não queira esperar pagará ao indivíduo que pilotar o navio ou embarcação a quantia que houver ajustado, e na falta de ajuste pela tabela da taxa de pilotagem.

Art. 68.º A falta de pagamento de qualquer imposto relativo aos navios, em vigor no território, para pilota-

gens de entrada, saída, trabalhos nos portos ou quaisquer outros serviços, é razão suficiente para a autoridade marítima se opor à saída do navio, retendo os papéis de bordo no caso de ser nacional ou requisitando a intervenção do respectivo cônsul, quando o navio fôr estrangeiro.

§ único. Aos navios que tenham nos portos agentes, consignatários ou pessoas idóneas que se responsabilizem pelo pagamento de pilotagem será permitida a saída sem se ter efectuado tal pagamento, que ficará a cargo dos mesmos agentes, consignatários ou fiadores.

Art. 69.º Se o navio que demandar a barra ou pôrto tiver de sofrer quarentena e o pilôto ficar sujeito ao mesmo impedimento, além da sua alimentação e alojamento em 2.ª classe nos paquetes e em classe equivalente nos outros navios, será paga a quantia de 4$50 diários, que reverterá para o pilôto. Caso o impedimento tenha de ser passado em lazareto, será paga a mesma quantia, sendo por conta do navio as despesas feitas com a alimentação do pilôto.

Art. 70.º Quando um pilôto, por causa de fôrça maior, tenha de seguir no navio que pilotar de saída, terá a bordo alimentação e alojamento da 2.ª classe. Terá também por conta do navio direito a passagem de regresso na mesma classe, e, aguardando êste em terra, à conveniente hospedagem.

§ único. Por cada dia de ausência do pilôto pagará mais o navio 4$50, que reverterão para o pilôto.

Art. 71.º Qualquer pilôto que embarque a bordo de um navio como prático para um outro pôrto do território receberá alojamento e alimentação em 2.ª classe nos paquetes e equivalentes nos outros navios.

§ único. Aos pilotos será paga diàriamente a quantia de 4$50 emquanto durar a ausência.

Art. 72.º Caso o navio não regresse ao pôrto onde tomou pilôto terá êste direito à passagem de regresso em 2.ª classe e à conveniente hospedagem, se tiver de se alojar em terra aguardando transporte.

Art. 73.º Quando qualquer dos serviços especificados neste regulamento, para que fôr requisitado pilôto, se não comece a efectuar uma hora depois da hora estabelecida, receberá a Companhia de Moçambique como indemnização 5$.

Art. 74.º Com tempo regular não deve qualquer navio, estando amarrado, recusar-se a receber espias para que outro possa mudar de situação ou amarrar-se melhor; porém em ocasião de tempestade ou grande corrente fica ao prudente arbítrio de quem estiver a bordo receber ou não a espia, salvo o caso de ordem positiva da autoridade marítima ou seu legítimo representante, que assumirá então toda a responsabilidade da ordem que der.

Art. 75.º O navio que não estiver devidamente fundeado ou amarrado e receber avarias feitas por outra embarcação não poderá reclamar indemnização alguma pelo dano recebido e será responsável pelo prejuízo que por tal motivo causar aos navios devidamente fundeados ou amarrados.

Art. 76.º Quando se der o caso de dois navios pedirem pilôto para entrarem ou saírem, e havendo só um pilôto, êste embarcará no que fôr de maior calado de água e navegará na proa do outro.

Art. 77.º Todos os navios e embarcações mercantes são obrigados a amarrar nos portos, salvo quando a demora não exceder vinte e quatro horas, de que será avisado o cabo de pilotos ao marcar o fundeadouro, se não se derem outras circunstâncias que imponham a amarração.

Art. 78.º Só quando a embarcação dos pilotos tiver içado o seu sinal será permitido aos navios aproximarem-se dêle, ainda que independentemente da falta do sinal o hajam reconhecido, porque a não existência do sinal significará que se acha em lugar do qual será perigoso aproximarem se.

Art. 79.º O preço dos reboques será estabelecido pela tabela B, que faz parte dêste regulamento, e só será prestado pelos vapores de pilotagem quando não tenha havido prévio ajuste com rebocadores de emprêsas particulares.

Art. 80.º Quando algum navio, depois de amarrado no respectivo quadro, tiver licença ou receber ordem para mudar de ancoradouro, tomará sempre um dos pilotos que estiver de serviço ao pôrto, salvo caso de fôrça maior devidamente comprovado.

§ 1.º O pagamento dêstes serviços será regulado pela tabela A, que faz parte dêste regulamento.

§ 2.º São dispensados de tomar pilôto os navios de pesca ou costeiros que freqüentam o pôrto, mas tomando-o pagarão em conformidade da referida tabela.

Art. 81.º Os navios e embarcações de grande cabotagem, a que se refere o § 1.º do artigo 60.º, pagarão, quando não metam pilôto, e só na entrada, $50 por pé imerso.

§ único. Os navios e embarcações, indicados neste artigo, que entrarem mais de uma vez no mesmo pôrto, no espaço de trinta dias, terão direito ao abatimento de 40 por cento, sôbre a quantia indicada, se o número de entradas fôr de duas, e ao de 60 por cento se o número de entradas fôr de três ou mais, abatendo-se no pagamento das verbas seguintes a quantia paga a mais, respectivamente na primeira ou nas duas primeiras entradas.

Igual disposição é aplicável aos navios e embarcações indicados neste artigo e pertencentes a qualquer companhia de navegação cujo número de entradas total no mesmo pôrto e no espaço de tempo indicado seja de duas ou mais.

Art. 82.º Se um navio que, pelas disposições dêste regulamento, é obrigado a meter pilôto, ou o tome a seu pedido, rebocar outro navio e a autoridade marítima ou seus representantes na barra julguem de necessidade que sejam fornecidos pilotos ao rebocador e ao rebocado, serão ambos obrigados a recebê-los.

Art. 83.º O serviço de pilotagem, por entrada num pôrto, inicia se com a entrada do pilôto a bordo, só tendo o seu têrmo depois do navio devidamente amarrado no seu fundeadouro ou fundeado no caso especial indicado no artigo 77.º Quando se trate de amarração às pontes-cais o serviço de entrada só se considera terminado com a amarração do navio a elas se então tiver lugar ou dentro de um período de quatro horas. Por ocasião da saída, quando os navios larguem da ponte e saiam na maré do mesmo dia, só será cobrada a taxa de pilotagem da saída respectiva; se não saírem nessa maré terá de ser cobrada como trabalho do pôrto, pelo serviço prestado desde o largar da ponte até fundear no local da espera, a taxa competente.

Art. 84.º Os agentes, consignatários ou fiadores ficam responsáveis pelo pagamento de qualquer diferença encontrada entre as declarações para o desembaraço de saída dos navios sôbre o número de pés imersos e o calado em que efectivamente os navios saírem.

CAPÍTULO VII

Disposições diversas

Art. 85.º Para o serviço de pilotagem haverá na capitania dos portos e, se mais tarde fôr necessário nas delegações ou sub-delegações marítimas, e a bordo do navio que estiver ao serviço de pilotagem, os seguintes livros, todos numerados e rubricados pela autoridade marítima:

A bordo — Registo das ordens do capitão dos portos de carácter permanente respeitantes ao serviço de pilotagem.

Em terra — Registo das partes dadas pelos pilotos referentes às modificações que hajam reconhecido ter-se dado nos fundos das barras ou dos portos e posições das bóias.

A bordo — Registo de actas, consultas e termos.

Em terra — Registo de exames.

Em terra — Registo das datas em que são mudadas as bóias e respectivas amarrações e das condições em que forem encontradas por ocasião dessas mudanças.

Em terra — Registo das distâncias angulares e azímutes das bóias e balizas.

§ único. Os livros existentes em terra estão a cargo do cabo de pilotos e os existentes a bordo ficarão à responsabilidade do pilôto que se lhe seguir em antiguidade.

Art. 86.º Aos actuais pilotos auxiliares será mantido vencimento igual ao dos pilotos do quadro; porém os que forem admitidos como tal após a publicação dêste regulamento terão vencimento inferior ao daqueles.

Art. 87.º O presente regulamento será pôsto em vigor com o carácter provisório pelo período de um ano, findo o qual será revisto se fôr necessário, ou considerado definitivo se tal necessidade se não reconhecer.

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922.— O Ministro das Colónias, *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

TABELA A

Importância dos trabalhos realizados nos portos do território

Pés imersos (pé, 0m,3:048)	Importâncias
6	4$50
6 1/2	5$00
7	5$50
7 1/2	6$00
8	6$50
8 1/2	7$00
9	7$50
9 1/2	8$00
10	8$50
10 1/2	9$00
11	9$50
11 1/2	10$00
12	10$50
12 1/2	11$00
13	11$50
13 1/2	12$00
14	12$50
14 1/2	13$00
15	13$50
15 1/2	14$00
16	14$50
16 1/2	15$00
17	15$50
17 1/2	16$00
18	16$50
18 1/2	17$00
19	17$50
19 1/2	18$00
20	18$50
20 1/2	19$00
21	19$50
21 1/2	20$00
22	20$50
22 1/2	21$00
23	21$50
23 1/2	22$00
24	22$50
24 1/2	23$00
25	23$50
25 1/2	24$00
26	24$50
26 1/2	25$00
27	25$50
27 1/2	26$00

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922.— O Ministro das Colónias, *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

TABELA B

Importância dos reboques de embarcações de longo curso de vela ou a vapor, em circunstâncias normais de tempo e mar

Distância em milhas	Até 14 1/2 pés imersos	De 15 a 20 1/2 pés imersos	De 21 pés imersos para cima
1	9$00	11$25	13$50
2	18$00	21$25	24$00
3	27$00	31$25	24$50
4	36$00	41$25	45$00
5	45$00	51$25	55$50
6	54$00	61$25	66$00
7	63$00	71$25	76$50
8	72$00	81$25	87$00
9	81$00	91$25	97$50
10	90$00	101$25	108$00
11	99$00	111$25	118$50
12	108$00	121$25	129$00
13	117$00	131$25	139$50
14	126$00	141$25	150$00
15	135$00	151$25	160$50
16	144$00	161$25	171$00
17	153$00	171$25	181$50
18	162$00	181$25	192$00

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922.— O Ministro das Colónias, *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

Decreto n.º 8:182

Atendendo ao que representou a Companhia de Moçambique e tendo ouvido o Conselho Colonial;

Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 1.º da lei n.º 891, de 22 de Setembro de 1919:

Hei por bem, nos termos do § 4.º do artigo 6.º do decreto com fôrça de lei de 17 de Maio de 1897, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É pôsto em vigor na circunscrição do Dondo, da Companhia de Moçambique, o regulamento da guarda civil da Beira, aprovado por decreto de 30 de Novembro de 1905, com as alterações constantes dos decretos de 28 de Outubro de 1910, de 26 de Novembro de 1914 e 15 de Junho de 1915.

Art. 2.º As atribuïções que pelo regulamento acima referido são conferidas ao comissário chefe entender-se hão como pertencendo ao chefe da circunscrição.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da província de Moçambique.

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922.— António José de Almeida — *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

Decreto n.º 8:183

Atendendo ao que representou a Companhia de Moçambique sôbre a necessidade de serem rectificadas e esclarecidas algumas designações das pautas aduaneiras dos territórios da mesma Companhia, aprovadas pelo decreto n.º 7:393, de 9 de Março de 1921;

Verificando-se que as rectificações pedidas dizem respeito a erros e lapsos que passaram despercebidos na ocasião do estudo e conferência da proposta apresentada pela referida Companhia, que em nada alteram as taxas e designações aprovadas por aquele diploma, antes se tornam precisas para a sua compreensão e execução;

Nos termos do § 5.º do artigo 7.º do decreto de 17 de Maio de 1897:

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º São aprovadas as rectificações pedidas pela Companhia de Moçambique aos artigos 21, 22, 65 e 148 da pauta A, e artigo 10 da pauta B dos seus territórios em África, aprovadas pelo decreto n.º 7:393, de 9 de Março de 1921, que passam a ficar redigidos da seguinte forma:

Pauta A

Artigo 21 — Bebidas alcoólicas destiladas:

A — Aguardente preparada (conhaque, genebra, licores e quaisquer outras) — Litro, $65 e mais 15 por cento *ad valorem;*

B — Alcool e aguardente simples até 50º centesimais — Litro, $40 e mais 15 por cento *ad valorem;*

C — Alcool e aguardente simples superior a 50º centesimais — Litro, $65 e mais 15 por cento *ad valorem.*

Artigo 22 — Bebibas alcoólicas fermentadas:

A — Cerveja, cidra e semelhante — Litro, $10 e mais 10 por cento *ad valorem.*

Artigo 65 — Espingardas e canos para as mesmas — Número, 4$50 e mais 15 por cento *ad valorem.*

Artigo 148 — Revólveres, pistolas e canos para as mesmas — Número, 1$50 e mais 15 por cento *ad valorem.*

Pauta B

Artigo 10 — Géneros alimentícios, similares aos de procedência estrangeira que devam ser tributados pelo artigo 86 da pauta A.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da província de Moçambique.

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922. — António José de Almeida — *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

2.ª Repartição

Decreto n.º 8:184

Atendendo ao que representou a Companhia de Moçambique e usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 1.º da lei n.º 891, de 22 de Setembro de 1919, que alterou a Constituïção Política da República Portuguesa: hei por bem aprovar a ordem n.º 4:254, de 23 de Setembro de 1921, do govêrno do território sob a administração da Companhia de Moçambique, publicado no *Boletim* n.º 19 daquela Companhia, de 1 de Outubro do mesmo ano, determinando que provisòriamente seja permitida a caça de todos os animais selvagens, com exclusão de elefantes e martas, na área compreendida pela faixa de 10 quilómetros ao longo da fronteira dêste território, limitada pelos rios Lusitu e Umzilizwe, na Circunscrição de Mossurize, nos termos dos artigos seguintes:

1.º As licenças serão requeridas ao chefe da Circunscrição de Mossurize, que poderá recusá-las se assim o julgar conveniente, serão pessoais e intransmissíveis e válidas pelo prazo de um ano;

2.º O custo de cada licença é de 22$50;

3.º O chefe de Mossurize poderá cancelar quaisquer licenças concedidas quando forem transgredidas as disposições desta ordem;

4.º Fica assim alterado, provisòriamente, na área acima indicada, o disposto no regulamento de caça em vigor.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da província de Moçambique.

Paços do Govêrno da República, 6 de Junho de 1922. — António José de Almeida — *Alfredo Rodrigues Gaspar.*

IMPRENSA NACIONAL DE LISBOA