

de passageiros será feito, com a presença de um engenheiro construtor naval, um exame atento ao estado de todos os meios de salvação a bordo e uma verificação detalhada de todos os objectos do respectivo equipamento.

§ único. Nas vistorias ao armamento dos restantes navios o capitão do porto decidirá qual o técnico a quem pode ser dado o encargo de verificar se o regulamento deste decreto é inteiramente cumprido.

Art. 7.º Sempre que as circunstâncias o permitam será feito um exercício da tripulação com os meios de salvação de bordo, aproveitando-se a oportunidade das vistorias ao armamento.

Outros exercícios serão feitos durante a viagem e nos portos para que a tripulação possa adestrar-se na utilização dos meios de salvação e saiba orientar os passageiros e emigrantes em casos de emergência.

Todos estes exercícios serão mencionados no diário de navegação.

Art. 8.º A capitania pode mandar um ou mais peritos a bordo de qualquer navio nacional ou estrangeiro, antes de esse seguir para o mar, com o fim de verificar se os meios de salvação são suficientes e de acôrdo com o regulamento anexo, ou, tratando-se de navio estrangeiro, com a respectiva legislação que o Governo tenha julgado equivalente ao regulamento do presente decreto, ou com a legislação portuguesa quando não tenha sido estabelecida a reciprocidade de tratamento prevista no artigo 9.º

§ 1.º Se os peritos reconhecerem, quando o navio esteja pronto para sair, que esse não tem condições de ir para o mar, avisarão o capitão, apontando as deficiências encontradas e a forma como devem ser remediadas. Neste caso, tratando-se de um navio português, a capitania só entregará os papéis de bordo depois de ter reconhecido que os meios de salvação a bordo assumiram as condições prescritas no regulamento anexo ao presente decreto. Se, porém, o navio encontrado deficiente nos meios de salvação for de bandeira de outra nacionalidade a capitania avisará a alfândega de que só lhe deve dar o alvará de saída depois de uma comunicação assegurando que o navio já então possui os necessários meios de salvação a bordo.

§ 2.º Esta vistoria é obrigatória antes da partida de qualquer navio nacional ou estrangeiro transportando emigrantes portugueses. No primeiro caso, a capitania só entregará os papéis de bordo depois dessa vistoria; no segundo, a alfândega só passará o alvará de saída mediante apresentação de um documento da capitania comprovativo de que a bordo existem os meios de salvação exigidos pelo regulamento deste decreto.

Art. 9.º As capitánias podem dispensar os navios estrangeiros de quaisquer verificações aos seus meios de salvação uma vez que os respectivos países tenham estabelecido com Portugal uma reciprocidade de tratamento, dispensando, análogamente, os navios da nossa bandeira de idênticas constatações aos meios de salvação a bordo.

§ 1.º Uma portaria indicará quais as administrações marítimas estrangeiras que o Governo reconheceu estas nas condições deste artigo.

§ 2.º A possibilidade de dispensa prevista pelo presente artigo só será atendível desde que o navio esteja munido de um documento ou certificado, ainda em vigor, da administração marítima do respectivo país, pelo qual possa demonstrar que os meios de salvação disponíveis lhe permitem o transporte das pessoas já embarcadas e das que o agente do navio pretenda fazer embarcar em portos portugueses.

§ 3.º Exceptuam-se os navios estrangeiros que pretendam receber emigrantes, aos quais a alfândega só concederá o alvará de saída depois de estarem munidos de um documento passado pela capitania, válido só para

uma viagem, e comprovativo de que os meios de salvação a bordo estão de acôrdo com os que são impostos no anexo regulamento para os navios de passageiros de longo curso.

Art. 10.º A construção das embarcações salva-vidas, em Portugal, fica sujeita às condições mencionadas no decreto n.º 6:476, de 27 de Março de 1920.

Art. 11.º A Direcção da Marinha Mercante assumirá a fiscalização técnica da construção das embarcações salvavidas e, em geral, de todos os meios de salvação de bordo fabricados em Portugal.

Art. 12.º A planta a que se refere o artigo 1.º do decreto n.º 6:476, de 27 de Março de 1920, compreenderá, no mínimo, o plano de formas, a secção mestra e detalhes da estrutura à proa e à pópa.

Art. 13.º As verbas a cobrar dos armadores pelo serviço de vistorias aos meios de salvação a bordo constam de uma tabela anexa ao presente decreto (última coluna).

§ 1.º 20 por cento dessas verbas são destinados ao fundo das capitánias e departamentos criado pelo decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924.

§ 2.º O custeio dos impressos, separatas, traduções, em relação com o presente decreto e respectivo regulamento, assim como as despesas com material julgado indispensável pelos peritos para o completo desempenho da missão que lhes incumbe nas vistorias aos meios de salvação a bordo, serão feitas por conta do fundo das capitánias, sob prévio parecer da respectiva comissão de administração.

Disposições transitórias

Art. 14.º As prescrições contidas no presente decreto e respectivo regulamento deverão ser postas em prática dentro do prazo que vai da data da sua publicação até 28 de Fevereiro de 1926.

§ único. Dentro deste mesmo prazo, os armadores de navios portugueses requererão uma vistoria a todos os meios de salvação a bordo dos seus navios, a qual será considerada para todos os efeitos, incluindo os detalhes de cálculo de reserva de flutuabilidade interna e externa, como se se tratasse da vistoria referida no artigo 5.º

Art. 15.º Serão retidos os papéis de bordo aos navios que não cumprirem as disposições contidas no artigo precedente.

Penalidades

Art. 16.º O capitão e o armador de um navio que, conscientemente ou por falta indesculpável e de um modo ilícito, procederem contrariamente ao que é imposto no artigo 2.º deste decreto serão punidos com uma multa de 1.000\$ a 10.000\$ e com um mês a dois anos de prisão.

Art. 17.º O capitão e o armador que façam sair um navio embargado pela capitania ou pela alfândega, ou um navio de emigrantes, sem um documento da capitania comprovativo de que os meios de salvação a bordo satisfazem ao regulamento em vigor, serão punidos com uma multa de 1.000\$ a 10.000\$.

Art. 18.º Além dos que forem sujeitos às penalidades previstas nos artigos anteriores, será ainda punido com a multa de 300\$ a 1.000\$ e com oito a noventa dias de prisão, ou com uma só destas penas, todo aquele que seja culpável numa infracção às disposições deste decreto e do respectivo regulamento.

§ único. Iguais penas terão aqueles que entravarem ou dificultarem a missão da capitania, ou dos peritos ao seu serviço, na verificação dos meios de salvação a bordo.

Art. 19.º As penalidades a aplicar ao capitão podem ser reduzidas a um quarto das que são aplicadas ao armador quando se prove que o capitão recebeu ordem por escrito ou verbal do armador.

Art. 20.º Os tripulantes que tenham provocado o em-

bargo de um navio por alegações que depois se reconheceram inexactas serão punidos com a multa de 10\$ a 50\$ e com prisão de um a sete dias. Se, porém, essas alegações inexactas foram expostas conscientemente, positivamente, os culpados serão punidos com uma multa de 50\$ a 500\$ e com oito a trinta dias de prisão.

§ único. Aqueles que tenham sido coniventes no facto previsto por este artigo serão punidos com penalidades iguais às indicadas para os autores.

Art. 21.º Este decreto entra em vigor no dia 1 de Março de 1926.

Art. 22.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças e interino da Guerra e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 20 de Junho de 1925.—**MANUEL TEIXEIRA GOMES**—*Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães*—*Vitorino Henriques Godinho*—*Adolfo Augusto de Oliveira Coutinho*—*Fernando Augusto Pereira da Silva*—*Joaquim Pedro Martins*—*Frederico António Ferreira de Simas*—*Henrique Monteiro Correia da Silva*—*Rodolfo Xavier da Silva*—*Angelo de Sá Couto da Cunha Sampaio Maia*—*Francisco Coelho do Amaral Reis*.

Tabela das verbas a cobrar dos armadores pelas vistorias aos meios de salvação a bordo

	Fundo das capitánias	Capitão do porto	Engenheiro construtor naval	Patrão-mor	Auxiliares	Total
1.— Medições e cálculo do volume; medições e cálculos de reserva de fluabilidade interna e externa; determinação do número de pessoas que cada embarcação salva-vidas pode receceber; determinação do bordo livre, quando necessária; determinação do número de pessoas correspondente a cada balsa salva-vidas; marcações, etc.	10\$00	-	35\$00	-	5\$00	50\$00
2.— Vistorias aos meios de salvação a bordo, previstas na alínea a) do artigo 5.º, quando se não encontrem deficiências importantes e não tenham sido requeridas pelo capitão ou armador	Grátis					
3.— Vistorias aos meios de salvação a bordo, previstas na alínea a) do artigo 5.º, quando sejam encontradas deficiências importantes ou quando sejam requeridas pelo capitão ou armador	2\$00	3\$50	3\$50	1\$00	-	10\$00
Observação. —Se pela aplicação da tabela do decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924, resultar uma importância menor a pagar pelo armador, é essa que deve ser preferida. (Base: tonelagem bruta do navio).						
4.— Vistorias aos meios de salvação a bordo, feitas conjuntamente com as do restante armamento.	Grátis					
5.— Primeira vistoria aos meios de salvação a bordo de um navio de país estrangeiro que não reconheça os documentos passados pelas capitánias, a respeito dos meios de salvação a bordo	5\$00	17\$50	17\$50	5\$00	5\$00	50\$00
6.— Vistorias subsequentes aos navios estrangeiros, nas condições do n.º 5 desta tabela.	Tabela do decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924					
7.— Vistorias aos meios de salvação dos navios portugueses, transportando emigrantes, além da que tenha sido realizada antes do registo.	3\$00	5\$25	5\$25	1\$50	-	15\$00
Observação. —Se, pela aplicação da tabela do decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924, resultar uma importância menor a pagar pelo armador, é essa que deve ser preferida.						
8.— Vistorias aos meios de salvação dos navios estrangeiros, transportando emigrantes portugueses	Tabela do decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924					
9.— Vistorias a fazer durante a construção das embarcações salva-vidas, não incluindo as medições referidas no n.º 1 desta tabela:						
Embarcações até 6 metros, inclusive, de comprimento	4\$00	6\$00	6\$00	2\$00	2\$00	20\$00
Embarcações de mais de 6 metros de comprimento	6\$00	9\$00	9\$00	3\$00	3\$00	30\$00

OBSERVAÇÕES

1.º — As importâncias a pagar pelos armadores devem ser calculadas, fazendo-se o produto das verbas constantes da tabela pelo número total das embarcações vistoriadas.

Subsiste este mesmo critério no cálculo das importâncias a pagar pelos construtores, tomando-se então como base as verbas mencionadas no n.º 9 desta tabela.

2.ª — A primeira cópia do relatório mencionado no artigo 4.º será fornecida para bordo gratuitamente; as cópias posteriores serão consideradas «duplicados», terão o visto de um técnico, possivelmente do que procedeu à inspecção inicial, e a assinatura do capitão do porto. Esses duplicados serão pagos à razão de 15\$ cada um, sendo 3\$ para o escrivão, ou para quem fizer as transcrições dos originais, 5\$ para o técnico que fizer a conferência com o original, e 7\$ para o fundo dos departamentos e capitánias, criado pelo decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924.

3.ª — Todos os autos feitos exclusivamente por motivo de vistoria especial aos meios de salvação a bordo serão pagos ao escrivão à razão de 10\$ cada um. Exceptua-se o auto da inspecção inicial, cujas conclusões constam do relatório mencionado no artigo 4.º, o qual é depois transcrito, na sua parte útil, para o auto da vistoria de registro.

REGULAMENTO DOS MEIOS DE SALVAÇÃO A BORDO

Classes e tipos de embarcações

Artigo 1.º As embarcações-tipos, fixadas de acôrdo com as convenções internacionais, são as seguintes:

Classes	Tipos
I.—Borda fixa	A.—Embarcações de bôca aberta.— Reserva de flutuabilidade obtida exclusivamente com caixas de ar.
	B.—Embarcações de bôca aberta.— Reserva de flutuabilidade interna e externa.
	C.—Embarcações-pontões.— Poço segundo o plano de simetria.— Flutuabilidade interna obtida por meio de compartimentos estanques.— Borda fixa estanque.
II.—Borda de abater. . . .	A.—Embarcações de bôca aberta.— Reserva de flutuabilidade interna e externa.— Borda de abater.
	B.—Embarcações-pontões.— Poço segundo o plano de simetria.— Flutuabilidade interna obtida por meio de compartimentos estanques.— Borda de abater.
	C.—Embarcações pontões.— Convés corrido.— Flutuabilidade interna obtida por meio de compartimentos estanques.— Borda de abater.

§ 1.º Não serão consideradas regulamentares as embarcações salvavidas cuja flutuabilidade dependa de alterações ao casco diferentes das que acima se mencionam para a classe II.

§ 2.º Também não serão consideradas regulamentares as embarcações cuja capacidade seja:

< 2,5 metros cúbicos, quando essas pertençam a barcos de pequena cabotagem;

< 3,5 metros cúbicos, quando essas pertençam a barcos registados ou que pretendam registar para a navegação na zona da grande cabotagem ou para a navegação de longo curso.

§ 3.º As embarcações salva-vidas exigidas aos navios de menos de 150 toneladas brutas de arqueação poderão ser dispensadas das exigências mencionadas nos parágrafos anteriores, a respeito do limite da capacidade das suas embarcações salva-vidas.

§ 4.º Podem ser consideradas como equivalentes às embarcações-tipos, referidas neste artigo, outras embarcações salvavidas, desde que satisfaçam, nas experiências, aos requisitos impostos pela Direcção da Marinha Mercante.

Art. 2.º Em certos casos mencionados neste regulamento, podem ser admitidas embarcações (classe III) construídas e equipadas como as embarcações da classe I, mas desprovidas de caixas de ar ou de qualquer compartimentagem.

Art. 3.º Lanchas de motor de combustão interna, satisfazendo às condições das embarcações da classe I, podem ser empregadas em vez das embarcações salva-vidas vulgares, mas apenas em número limitado, que será indicado, para cada caso, pela Direcção da Marinha Mercante.

Condições gerais

Art. 4.º As embarcações salva-vidas devem ser construídas com formas e proporções que lhes garantam estabilidade suficiente quando carregadas com o peso das pessoas para que foram feitas e com o equipamento que lhes é exigido pelo presente regulamento.

Art. 5.º Cada embarcação deve ser suficientemente robusta de forma a poder ser arriada à água com a carga completa das pessoas que lhe competem e do respectivo equipamento.

Art. 6.º Todas as embarcações da classe I devem ter um tosado médio igual, pelo menos, a 4 por cento do seu comprimento.

Art. 7.º Em todas as embarcações de boca aberta os bancos laterais e transversais devem ficar tam baixos quanto possível e devem dar acomodação para todas as pessoas sentadas.

Os estrados não ficarão a mais de oitenta centímetros dos bancos transversais.

Art. 8.º As embarcações pontões de madeira terão o fundo e o convés constituídos por um fôrro duplo, com pano de pormeio, e terão uma compartimentagem convenientemente estudada, assegurando-lhe a sua flutuabilidade, com dois compartimentos alagados.

Art. 9.º As embarcações pontões metálicas devem ser divididas em compartimentos estanques que lhes garantam a flutuabilidade nas condições referidas no artigo precedente para as embarcações pontões de madeira.

Art. 10.º As embarcações pontões devem dispor de meios eficientes para o rápido esgôto da água do mar que cai no convés. As boeiras devem ser em número e dimensões tais que o esgôto se faça num intervalo de tempo satisfazendo às exigências de Direcção da Marinha Mercante, em experiências a efectuar de acôrdo com as seguintes normas:

a) A embarcação pontão será carregada com um peso de ferro igual ao peso das pessoas a embarcar e do respectivo equipamento;

b) No caso de uma embarcação de 8^m,50 de comprimento, deve o esgôto de duas toneladas de água fazer-se num intervalo de tempo não excedendo:

Classe I—C. . . . 60 segundos

Classe II—B. . . . 60 segundos

Classe II—C. . . . 20 segundos

Se o comprimento da embarcação for maior ou menor do que 8^m,50, deve esse peso da água ser esgotado num intervalo de tempo determinado, para cada classe, proporcionalmente ao comprimento da embarcação.

Art. 11.º Todas as embarcações devem ter disposição para o emprêgo da esparrela.

Art. 12.º Todas as embarcações devem ter marcadas, de modo satisfatório, as suas dimensões e o número de pessoas para que foram aprovadas.

§ único. Quando se tenham motivos para se suspeitar de que essas marcas não inspiram confiança, pôde a capitania exigir novas medições.

Embarcações da classe I

Art. 13.º São impostas mais as seguintes condições para as embarcações da classe I:

Classe I-A.— Embarcações de bôca aberta. Reserva de flutuabilidade interna:

Sendo de madeira:

Caixas de ar laterais, ou nos extremos com 1/10 do volume total da embarcação feitas de madeira ou de metal que satisfaz a condição de pesar, pelo menos, 55 gr/dmc., ou de qualquer outro metal resistente e durável satisfazendo aos requisitos da Direcção da Marinha Mercante.

Sendo metálicas:

O volume das caixas de ar será tal que com elas se obtenha uma flutuabilidade igual, no seu mínimo, à das embarcações de madeira de igual capacidade.

Classe I-B.— Embarcações de bôca aberta. Reserva de flutuabilidade interna e externa:

Sendo de madeira:

Internamente: caixas de ar com o volume de 0,075 do da embarcação.

Externamente: cortiça não granulada em volume não inferior a 0,033 da da embarcação ou qualquer outro meio que não seja o de ar insuflado e que assegure a mesma reserva de flutuabilidade.

Sendo metálicas:

Internamente: caixas de ar dando uma reserva de flutuabilidade igual, pelo menos, à da correspondente embarcação de madeira.

Externamente: cortiça ou outro material eficiente. As condições são as mesmas que as que foram mencionadas a propósito das embarcações de madeira.

Classe I-C.— Embarcações-pontões:

De madeira ou metálicas:

Fundo do poço com área mínima de 30 por cento da área total do convés. A altura desse fundo acima do nível de água será, depois da embarcação estar carregada a meio, de 0,005, e nos extremos de 0,015 do comprimento da embarcação. O bordo livre deve ser tal que a reserva de flutuabilidade resulte igual a 35 por cento, pelo menos. Compartimentagem estanque garantindo flutuabilidade com dois compartimentos alagados e estando o pontão carregado com as pessoas e equipamento que lhe competem.

§ único. O acréscimo de volume das caixas de ar, no caso das embarcações metálicas, será o correspondente ao deslocamento necessário a compensar o peso do casco, igual portanto ao cociente deste peso expresso em quilogramas por 1,026. No caso de caixas de ar muito pesadas relativamente ao volume da embarcação (mais de 100 quilogramas por metro cúbico) convém introduzir uma ulterior correcção correspondente ao deslocamento necessário a compensar o peso das caixas de ar.

Embarcações da classe II

Art. 14.º Embarcações da classe II:

Classe II-A.— Embarcações de bôca aberta nas quais a borda é de abater:

Terão flutuabilidade interna obtida com caixas de ar e flutuabilidade externa obtida como ficou referido no artigo anterior para as embarcações da classe I. O volume total das caixas de ar será igual, pelo menos, a 43 decímetros cúbicos por pessoa e o volume correspondente à reserva de flutuabilidade dada pela cortiça não será inferior a 6 decímetros cúbicos por pessoa a embarcar. Quando se empregue outro material em vez de cortiça, repetem-se as mesmas considerações expostas a propósito das embarcações da classe I-B.

Repetem-se também, *mutatis mutandis*, para as embarcações metálicas, as considerações feitas a respeito das embarcações metálicas da classe I-B.

O bordo livre será fixado relativamente ao comprimento da embarcação, de acôrdo com a seguinte tabela:

Comprimento da embarcação em metros	Bordo livre (mínimo) em milímetros
7,90	200
8,50	225
9,15	250

Os valores intermédios serão obtidos por interpolação.

Classe II-B.— Embarcações pontões com poço segundo o plano de simetria e borda de abater:

Repetem-se as mesmas regras referidas a propósito das embarcações da classe I-C, porque a única diferença entre as duas classes reside apenas na borda, que é fixa nas embarcações da classe II-B.

Classe II-C.— Embarcações de convés corrido com borda de abater:

Neste caso, o bordo livre é determinado em função do pontal medido desde a face inferior do resbordo até a face superior do convés na sua linha de intersecção com o costado:

Pontal em milímetros	Bordo livre (mínimo) em milímetros (água doce)
310	70
460	95
610	130
760	165

Os valores intermédios serão obtidos por interpolação.

Os valores do bordo livre em água salgada serão determinados supondo-se uma densidade igual a 1,026.

Os valores do bordo livre dados por esta tabela correspondem a embarcações de tozado médio igual a 3 por cento do comprimento; se, porém, esse tozado médio é inferior a 3 por cento, obtém-se o bordo livre mínimo juntando-se àqueles números da tabela um sétimo da diferença entre esses tosados médios. Nenhuma dedução se tem de fazer ao bordo livre tabelar quando o tozado médio da embarcação é maior do que 3 por

cento. O número de compartimentos estanques deve satisfazer à condição expressa a propósito das embarcações da classe I-C.

Art. 15.º O pontal é medido verticalmente, desde a face inferior do resbordo até a linha de intersecção da face superior do convés com a amurada, na secção tomada a meio do comprimento.

O bordo livre deve ser medido desde este ponto da amurada até a linha de água, estando a embarcação carregada.

O tosado médio é igual à média dos tosados a vante e a ré, respectivamente na roda de proa e no cadaste.

Lanchas providas de motor de combustão interna

Art. 16.º As lanchas providas de motor de combustão interna podem ser consideradas embarcações salva-vidas:

- a) Se satisfazem às condições impostas para as embarcações da classe I, e podem ser rapidamente deitadas à água;
- b) Se são convenientemente providas de combustível.
- c) Se, construídas depois da publicação deste regulamento, têm uma bomba manual capaz de esgotar um qualquer dos compartimentos;
- d) Se os alvíos dos motores são de chapa de aço ou se sendo de madeira esta é isolada com amianto, devendo este, por sua vez, ser internamente coberto de chapa;
- e) Se a velocidade dos escaleres construídos de novo não é inferior a 7 nós, salvo o caso do escaler provir de adaptação duma das embarcações salva-vidas já existentes a bordo, porque então a velocidade pode ser apenas de 6 nós;
- f) Se os faróis satisfazem às condições impostas pela Direcção da Marinha Mercante quanto ao número mínimo de watts, seu alcance, facilidade de orientação e capacidade da respectiva bateria ou raio de acção do grupo electrogénico.

Art. 17.º Se a lancha pertence a um navio de passageiros de longo curso deve ainda satisfazer às seguintes condições:

a) Ser provida de um ou mais faróis de um tipo aprovado pela Direcção da Marinha Mercante.

b) Ser provida de uma instalação de T. S. F.

Art. 18.º O volume correspondente à reserva de fluatibilidade interna e o volume correspondente à reserva de fluatibilidade externa (quando a lancha possua fluatibilidade externa) serão fixados atendendo-se à diferença entre o peso total do motor e seus acessórios, dos faróis e da instalação de telegrafia sem fios e o peso total das pessoas que ainda poderiam embarcar se a lancha estivesse livre do motor e seus acessórios, dos faróis e da instalação de T. S. F.

§ 1.º O peso de cada pessoa a considerar no cálculo será o que corresponde à reserva de fluatibilidade por pessoa a embarcar, e que depende do tipo da embarcação.

§ 2.º O cálculo pode ser feito exclusivamente sobre as reservas de fluatibilidade, devendo então ter-se presente que para o motor, acessórios, faróis e T. S. F., etc., se deve obter compensação completa, deduzindo-se depois a cota parte da reserva de fluatibilidade correspondente à fixada conforme o tipo da embarcação e o número das pessoas que embarcariam se não existissem a bordo aqueles pesos, constituídos pelo motor e seus acessórios, faróis e T. S. F.

Determinação da capacidade cúbica das embarcações salva-vidas das classes I-A, I-B e III

Art. 19.º A determinação da capacidade cúbica das embarcações salva-vidas das classes I-A, I-B e III pode ser feita pela regra de Stirling (Simpson), ou por outro qualquer método dando um resultado rigorosamente equivalente.

Ainda que a popa seja em painel, supõe-se que a última área é nula, de modo que, no caso da regra de Simpson, a fórmula a aplicar deve ser a seguinte:

$$\text{Capacidade} = \frac{C}{12} (4a_2 + 2a_3 + 4a_4)$$

em que:

C = Comprimento da embarcação expresso em metros, medido, internamente, desde um ponto da roda, junto do alcatrate, até um ponto análogo à popa, salvo se esta é em painel, porque então toma-se o comprimento até à face interna do gio.

a_1 a_2 a_3 a_4 a_5 são as áreas das diversas secções.

Na fórmula precedente supõe-se $a_1 = a_5 = 0$

Para o cálculo de a_2 a_3 a_4 faz-se uso da fórmula seguinte:

$$\text{Área em m. q.} = \frac{p}{12} (y_1 + 4y_2 + 2y_3 + 4y_4 + y_5)$$

em que:

p = pontal expresso em metros, medido, internamente, desde a quilha até ao nível do talabardão;

y_1 y_2 y_3 y_4 y_5 são as bocaduras medidas internamente, como no caso das arqueações.

§ 1.º Se o tosado em dois pontos do talabardão, em correspondência das secções a_2 e a_3 , exceder 1 por cento do comprimento da embarcação, então as alturas com que se hão-de calcular as áreas serão iguais à altura da secção média mais 1 por cento do comprimento.

§ 2.º Se o pontal, a meio, exceder 0,45 da boca, tomar-se há como altura para o cálculo da secção média a_3 esses 45 por cento da boca e como alturas das secções a_2 e a_4 este valor aumentado de 1 por cento do comprimento da embarcação, se as alturas assim corrigidas não resultarem superiores às alturas reais.

§ 3.º Se o pontal exceder 1^m,22, o número de pessoas obtido pela aplicação deste regulamento deverá ser reduzido na proporção de 1^m,22 para o pontal real, a não ser que dê bons resultados uma experiência com a embarcação na água e carregada com aquele número de pessoas, todas vestindo os seus coletes de salvação.

Art. 20.º A capacidade cúbica duma embarcação salva-vidas das classes I-A, I-B, III pode também ser determinada pela fórmula:

$$C' \times b' \times p' \times 0,6$$

em que:

C' = comprimento medido desde a intersecção do tabuado exterior com a roda, junto do alcatrate, até um ponto análogo à popa;

b' = boca máxima por fora do tabuado;

p' = pontal a meio até ao nível do talabardão, não devendo, em caso algum, exceder 0,45 da boca.

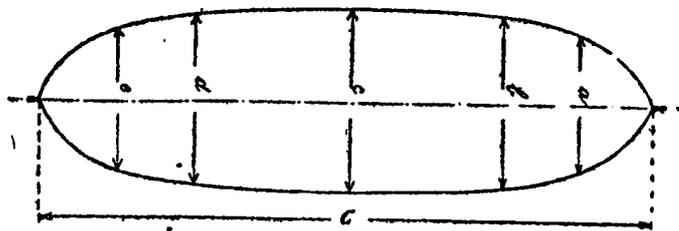
§ único. O armador pode preferir que seja empregado um método mais rigoroso, em vez daquele indicado no presente artigo.

Art. 21.º Se a falca tem toleteiras, em vez de forquetas, o pontal deve ser contado até à base das toleteiras.

Area do convés das embarcações-pontões

Art. 22.º A área do convés das embarcações-pontões das classes I-C, II-B e II-C é determinada pela fórmula:

$$A = \frac{C}{12} (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$



em que:

C = comprimento medido desde a intersecção do fôrro exterior com a roda, junto do alcatrate, até um ponto análogo à pôpa;

a, b, c, d, e são as bocaduras, por fora do fôrro, obtidas dividindo-se primeiramente C em 4 partes iguais e depois em duas partes iguais cada uma das divisões de vante e de ré (veja-se figura).

Balsas salva-vidas

Art. 23.º Será permitido o uso de balsas salva-vidas (incluindo as jangadas de tipo ligeiro) para um número de pessoas determinado pela divisão por 15 do peso de ferro, expresso em quilogramas, que o flutuador possa suportar, em água doce, sem se afundar. Devem satisfazer às seguintes condições:

- 1) Serem de material e de construção aprovadas pela Direcção da Marinha Mercante;
- 2) Serem reversíveis;
- 3) Serem de dimensões, resistência e peso tais que possam ser manejadas sem o auxílio de meios mecânicos e, em caso de necessidade, serem deitadas ao mar do pavimento onde estejam arrumadas;
- 4) As caixas de ar ou reserva de flutuabilidade equivalente devem ser colocadas, tanto quanto possível, na periferia ou aos lados da balsa salva-vidas;
- 5) Serem marcadas de um modo visível, com o número de pessoas para que foram aprovadas.

Equipamento das embarcações e das balsas salva-vidas

Art. 24.º Toda a embarcação salva-vidas deve ser provida do seguinte:

Um número de remos calculado pelo cociente do comprimento da embarcação, em metros, por 1,5, tomando-se cada fracção 0,5 ou superior como um só remo;

Mais dois remos de sobressalente e mais um outro para servir de esparrela;

Um jogo completo, e mais metade, de forquetas ou de toletes, com os respectivos fiéis ligados à embarcação;

Dois bujões, por cada boeira, não sendo, porém, necessários bujões para as boeiras providas de válvula de não retorno;

Uma âncora flutuante, um bartedouro, um balde de ferro zincado, um leme provido de cana ou de meia lua com gualdropes, uma boça de comprimento suficiente e um croque;

Uma ancoretta ou vasilha com capacidade para um litro por cada pessoa que a embarcação seja destinada a transportar e um púcaro. Essa ancoretta ou vasilha deve estar cheia de água doce;

Dois machadinhas, uma em cada extremo da embarcação e ligadas a esta por meio de fiéis.

Uma linha de salvação disposta em tórno da embarcação;

Uma lanterna pronta a ser usada, com depósito de petróleo suficiente para oito horas.

Art. 25.º Além do equipamento descrito no artigo anterior, todas as embarcações salva-vidas dos navios de longo curso ou da grande cabotagem devem ser providas do material mencionado nas alíneas d'este artigo, a) até f), inclusive. As embarcações salva-vidas dos navios da pequena cabotagem devem ter mais o equipamento mencionado nas alíneas b), d) e e) d'este artigo. Eis o equipamento adicional a que se refere este artigo:

a) Um mastro ou mastros e, pelo menos, uma vela com o respectivo aparelho, observando-se, porém, que esta parte do equipamento, e só esta, não é exigida às lanchas providas de meio mecânico de propulsão;

b) Uma bússola eficiente;

c) Uma caixa estanque contendo, pelo menos, um quilograma de bolacha por pessoa;

d) Cinco litros de óleo (vegetal ou animal) e um recipiente apropriado para espalhar o óleo no mar, recipiente que deve ser feito de forma a poder ser ligado à âncora flutuante;

e) Uma caixa estanque com uma dúzia de fachos vermelhos de auto-inflamação e uma outra caixa estanque de fósforos de boa qualidade;

f) 0^{kg},450 de leite condensado por cada pessoa a embarcar numa embarcação salva-vidas.

Art. 26.º As balsas salva-vidas dos navios de longo curso ou da grande cabotagem devem ser providas de:

a) Dois remos e um croque ou de dois remos e croques combinados, ligados à balsa salva-vidas por meio de fiéis;

b) Um boça suficientemente comprida;

c) Uma linha de salvação em tórno da balsa;

d) Um facho de auto-inflamação e dois fachos de sinais, de marca aprovada pela Direcção da Marinha Mercante. O facho de auto-inflamação deve ser ligado à balsa por um cabo de comprimento julgado suficiente.

§ único. As balsas destinadas a menos de 25 pessoas não precisam de ter os remos, croque e os dois fachos de sinais referidos neste artigo.

Art. 27.º As balsas salva-vidas dos navios de pequena cabotagem terão um equipamento julgado suficiente pelo técnico nomeado pela capitania.

Art. 28.º Todas as embarcações e balsas salva-vidas devem estar completamente equipadas antes do navio sair do porto; o equipamento deve permanecer nas embarcações e nas balsas salva-vidas, durante a viagem, enquanto o navio estiver no mar.

Arrumação das embarcações e das balsas salva-vidas

Art. 29.º As embarcações suspensas de turcos e as que são dispostas por debaixo de embarcações ligadas a turcos devem ser arrumadas de tal modo que:

a) Possam ser deitadas à água no mais curto prazo de tempo possível;

b) Não impeçam de qualquer forma a manobra rápida das outras embarcações ligadas a turcos ou das que são arrumadas por debaixo de embarcações ligadas a turcos, ou das balsas salva-vidas, ou a reunião e embarque das pessoas de bordo nas estações de embarque;

c) Possam embarcar o maior número possível de pessoas, mesmo em condições desfavoráveis de caimento ou de navio adornado;

d) Não exijam o serem primeiramente içadas para poderem ser deitadas à água, salvo os casos adiante mencionados.

Art. 30.º Na arrumação das outras embarcações salva-vidas e das balsas salva-vidas, serão observadas as seguintes normas:

a) Não devem impedir de qualquer maneira a manobra das embarcações ligadas a turcos ou das embarcações adicionais arrumadas por debaixo das que são suspensas de turcos, ou das balsas salva-vidas ou a reunião e embarque das pessoas de bordo nas estações de embarque;

b) Podem essas embarcações ser arrumadas umas por cima das outras, ou podem, uma vez satisfeitas as condições impostas pela Direcção da Marinha Mercante, ser dispostas umas dentro das outras; se porém, em virtude dessa arrumação, elas têm de ser içadas para poderem ser lançadas à água, então só se admitirá uma tal disposição desde que os respectivos turcos possuam meios mecânicos para a manobra;

c) Podem também ser arrumadas em filas transversais ao navio, num tombadilho central ou de pôpa;

d) Essas embarcações, na sua maior parte, devem poder ser deitadas à água por um ou outro bordo ou por meios que permitam, de um modo aceitável, a passagem dum para outro bordo, ou dispondo-as transversalmente ao navio, ou por outros meios igualmente satisfatórios;

e) Devem ser usadas disposições convenientes para as embarcações descerem até a água, no mais curto prazo de tempo possível.

Art. 31.º Sempre que uma embarcação é colocada por debaixo de outra, devem ser aplicados suportes amovíveis ou outras disposições que evitem ser o peso de uma embarcação indevidamente suportado pela embarcação que lhe fica por debaixo.

Art. 32.º As embarcações podem ser arrumadas em mais de um pavimento, desde que se tomem providências tendentes a evitar que as embarcações dum dado pavimento possam avariar as do pavimento inferior.

Art. 33.º As balsas devem poder ser arrumadas de modo a poderem ser rapidamente utilizadas em casos de emergência.

Dispositivos para as embarcações serem arriadas à água

Art. 34.º Os turcos podem ser montados num ou mais pavimentos; devem distar uns dos outros e ser colocados de maneira que as embarcações possam ser deitadas fora com toda a facilidade.

Os turcos não devem ser colocados nos extremos do navio, podendo, porém, ser montados em qualquer outro lugar desde que daí não resulte serem as embarcações arriadas nas proximidades de um hélice.

Art. 35.º Os turcos ou dispositivos equivalentes, e em geral o aparelho indispensável à manobra de arriar as embarcações salva-vidas, devem ser suficientemente resistentes, conforme as exigências da Direcção da Marinha Mercante. No caso de navios de longo curso deitados ao mar depois do dia 1 de Março de 1913, inclusive, e no caso de navios registados para a navegação de pequena ou de grande cabotagem lançados ao mar depois do dia 1 de Janeiro de 1926, devem os turcos ser resistentes de modo que as embarcações possam ser arriadas com a carga completa das pessoas e do equipamento que lhes competir, estando o navio adornado de 15 graus.

§ único. Esta última condição não se aplica aos navios de pequena e grande cabotagem em que a altura do tombadilho das embarcações, acima da linha de água mínima, seja igual ou menor do que 4^m,50.

Art. 36.º No caso de navios de longo curso lançados ao mar depois do dia 1 de Janeiro de 1926, ou de navios de pequena ou grande cabotagem lançados ao mar depois de 1 de Janeiro de 1926, devem os aparelhos dos turcos ter força suficiente para as embarcações poderem

ser deitadas fora, mesmo quando o navio esteja adornado ao máximo compatível com a possibilidade das embarcações poderem ser arriadas, ou devem os turcos ser do tipo de sector ou de outro tipo capaz de deitar fora as embarcações com a mesma facilidade.

§ único. São isentos das exigências deste artigo os navios de pequena e grande cabotagem cujo pavimento das embarcações tenha uma altura, acima da linha de água mínima igual ou superior a 4^m,50.

Art. 37.º Os tiradores das talhas devem ser suficientemente compridos para permitirem que as embarcações sejam completamente arriadas, mesmo quando o navio esteja na linha de água mínima. Os gatos de suspensão só devem ser ligados às embarcações, não se permitindo que façam parte dos cadernais inferiores das talhas dos turcos.

No intervalo entre cada dois turcos numa embarcação devem existir, suspensos, cabos de pinhas de comprimento suficiente até atingirem a água ainda que o navio esteja leve.

Art. 38.º A Direcção da Marinha Mercante pode aceitar outros dispositivos, em substituição dos turcos, desde que sejam tam eficientes como estes para a manobra de arriar as embarcações salva-vidas.

Art. 39.º Devem ser usados dispositivos que permitam que as embarcações se safem rapidamente dos turcos, embora não sejam obrigatórios os processos de desengate automáticos ou mesmo os de desengate simultâneo dos dois turcos.

Art. 40.º Se várias embarcações são servidas pelo mesmo grupo de turcos, devem então ser tomados os necessários cuidados para se evitar que os tiradores se enrasquem quando sejam recolhidos,

Escadas quebra-costas

Art. 41.º Todos os navios de carga ou de passageiros destinados a navegar nas zonas de navegação de longo curso ou da grande cabotagem serão providos de escadas quebra-costas, em número proporcional ao número de pares de turcos colocados a bordo, e precisamente na razão duma escada por cada dois pares de turcos.

§ 1.º O número máximo de escadas quebra-costas será de dez.

§ 2.º As escadas devem ter o comprimento necessário para atingirem a linha de água quando o navio tiver a mínima imersão.

Iluminação

Art. 42.º De bordo dos navios de longo curso em que o pavimento das embarcações esteja a mais de 9 metros da linha de água, deve ser feita a iluminação das embarcações salva-vidas durante o seu lançamento ao mar e enquanto permanecerem acostadas.

§ único. É sempre recomendável que exista a bordo um grupo electrogénio para casos de emergência, susceptível de dar energia para a radiotelegrafia e para a iluminação a um e a outro bordo.

Se, porém, não fôr possível a instalação deste grupo electrogénio, deve, no entanto, o armador dispor as coisas de forma que, na falta da energia do dinamo principal de bordo, possa ser rapidamente aplicado outro sistema de iluminação apresentando continuidade suficiente durante todo o tempo julgado necessário para as embarcações poderem ser arriadas à água.

Bóias de salvação

Art. 43.º As bóias de salvação devem ser de cortiça maciça ou de material equivalente e devem poder suportar, em água doce, um peso de ferro de pelo menos catorze quilogramas, durante vinte e quatro horas, sem

se afundarem. Não serão aceitas bóias de salvação confeccionadas com cortiça em aparas ou granulada, ou qualquer outro material granulado, como também não serão admissíveis bóias de salvação cuja flutuabilidade dependa de ar insuflado.

As bóias terão molhelas convenientemente ligadas.

Quando existam várias bóias de salvação, uma, pelo menos, a cada bordo, terá uma linha de salvação de comprimento mínimo igual a 27^m,50. Quando o navio tenha apenas uma bóia de salvação, será esta provida duma linha de salvação daquela extensão.

Quando as bóias tenham facho luminoso, deve este poder inflamar-se em contacto com a água do mar e ser eficiente não se apagando por efeito da água.

O facho será ligado à bóia de forma a manter-se sempre próximo dela.

Coletes de salvação

Art. 44.º Os coletes de salvação devem ser duma construção que satisfaça à Direcção da Marinha Mercante e devem ser susceptíveis de suportar, em água doce, durante vinte e quatro horas, um peso de ferro de 6^{kg},800, pelo menos.

§ único. É proibido o uso de coletes de salvação cuja flutuabilidade dependa do ar insuflado.

Arrumação das bóias e dos coletes de salvação

Art. 45.º As bóias e coletes de salvação devem ser arrumados dum modo tal que se tornem acessíveis a todos os que estejam a bordo, e em posições conhecidas das pessoas que deles tenham de fazer uso.

As bóias não devem ser ligadas de modo rígido a qualquer parte do navio.

Número máximo de pessoas por cada embarcação ou barco salva-vidas

Art. 46.º O número máximo de pessoas, por cada embarcação salva-vidas, não deve exceder:

a) No caso de embarcações das classes I-A, I-B ou III, o cociente obtido fazendo-se a divisão do número que exprime a capacidade cúbica em metros cúbicos pela unidade de cubagem (*standard unit of cubic capacity*) definida na tabela A;

b) No caso de embarcações das classes I-C ou II, o cociente obtido fazendo-se a divisão da área do convés da embarcação, expressa em metros quadrados, pela unidade de área referida na tabela B, a considerar conforme o tipo de embarcação.

Fracções obtidas nas divisões serão aproximadas para o número inteiro mais próximo.

As tabelas das unidades são as seguintes:

Tabela A — Unidades de capacidade cúbica:

Classes	Metros cúbicos
I-A	0,283
I-B	0,255
III.	0,227

Tabela B — Unidades de área:

Classes	Metros quadrados
II-A.	0,325
II-C.	0,325
I-C	0,302
II-B.	0,302

§ único. No cálculo do número de pessoas por cada embarcação das classes I-C ou II-B, a Direcção da

Marinha Mercante pode aceitar o uso dum divisor menor do que 0,302 se reconhecer que o número de pessoas para as quais existe acomodação a bordo da embarcação salva-vidas é maior do que o número resultante da aplicação do referido divisor.

Nó emtanto, nunca será usado um divisor menor do que 0,279.

Art. 47.º O número de pessoas determinado segundo as regras do artigo anterior é um máximo que deve ser reduzido:

a) No caso das embarcações salva-vidas em geral, de modo que não seja superior ao número de lugares sentados, cuja determinação será feita experimentalmente e em obediência ao critério de que as pessoas quando sentadas não devem estorvar o movimento dos remos e de que, no caso das embarcações das classes I-C e II-B, o poço não deve ser utilizado para alguém se lá sentar;

b) No caso de embarcações de tipo diverso das de boca aberta da classe I, de modo que o bordo livre, na hipótese da embarcação estar carregada, não resulte inferior ao mínimo estabelecido para o tipo que lhe corresponde na classificação geral.

c) No caso de embarcações de formas finas, e em geral no caso de embarcações cujas formas pareçam anormais, a Direcção da Marinha Mercante pode exigir que o número de pessoas obtido pelo cálculo seja reduzido até ao que julgue satisfatório.

§ 1.º Nas experiências a fazer para a determinação do número de pessoas que a embarcação salva-vidas pode comportar, o espaço será determinado considerando-se cada adulto vestido do seu colete de salvação e que cada grupo de duas crianças, de idade inferior a doze anos, deve ser contado como uma só pessoa.

§ 2.º A constatação referida na alínea b deste artigo é feita carregando-se a embarcação com linguados de ferro até um peso correspondente a 75 quilogramas por pessoa.

Art. 48.º O número de pessoas que uma balsa salva-vidas pode carregar será determinado pela divisão por 15 do peso de ferro, expresso em quilogramas, que o flutuador possa suportar, em água doce, sem se afundar.

Art. 49.º As dimensões das embarcações e o número de pessoas que uma embarcação ou balsa salva-vidas podem carregar devem ser marcados na embarcação ou na balsa com caracteres nítidos e duráveis.

Navios de passageiros

Art. 50.º São considerados navios de passageiros, para os efeitos deste regulamento, todos os navios que tenham a bordo mais de 12 passageiros ou emigrantes.

§ único. Não são considerados passageiros, nem emigrantes, os indivíduos recolhidos a bordo, durante a viagem, por motivos de força maior.

Número de embarcações balsas, boias e coletes de salvação que devem existir a bordo dos navios de passageiros de longo curso.

Art. 51.º O número mínimo de embarcações ligadas a turcos é dado por uma tabela adiante exposta (coluna A).

As embarcações ligadas a turcos serão todas da classe I e serão de boca aberta (classes I-A, I-B) até ao número indicado na tabela (coluna B).

A mesma tabela dá ainda a mínima capacidade cúbica, admissível, do conjunto de todas as embarcações salva-vidas de um navio de passageiros. Supor-se há, na verificação da capacidade cúbica, que a capacidade, em metros cúbicos, de cada uma das embarcações salva-vidas, em que o número de pessoas foi determinado em

função da área do convés, é igual ao produto de 0.283 pelo número de pessoas atribuído a cada embarcação desse tipo.

§ 1.º No caso de navios de comprimento superior a 314 metros, o número mínimo de embarcações ligadas a turcos e o número destas que devem ser de boca aberta (classes I-A, I-B) serão determinados pela Direcção da Marinha Mercante).

§ 2.º Para ser satisfeita a condição de capacidade mínima do conjunto de todas as embarcações expressa na coluna C da tabela do artigo seguinte, podem ser necessárias mais embarcações além das que estão ligadas a turcos; nesse caso, essas embarcações adicionais podem ser da classe I ou da classe II.

Art. 52.º A tabela referida no artigo anterior é a seguinte:

Comprimento do navio em metros	Número mínimo de embarcações ligadas a turcos	Dêta número quantas devem ser de boca aberta (classes I-A, I-B). Número mínimo.	Capacidade cúbica mínima do conjunto de todas as embarcações.	Metros cúbicos
	(A)	(B)	(C)	
31 até 37	2	2	28	
37 » 43	2	2	35	
43 » 49	2	2	44	
49 » 53	3	3	53	
53 » 58	3	3	68	
58 » 63	4	4	78	
63 » 67	4	4	94	
67 » 70	5	4	110	
70 » 75	5	4	129	
75 » 78	6	5	144	
78 » 82	6	5	160	
82 » 87	7	5	175	
87 » 91	7	5	196	
91 » 96	8	6	214	
96 » 101	8	6	235	
101 » 107	9	7	255	
107 » 113	9	7	273	
113 » 119	10	7	301	
119 » 125	10	7	331	
125 » 133	12	9	370	
133 » 140	12	9	408	
140 » 149	14	10	451	
149 » 159	14	10	490	
159 » 168	16	12	530	
168 » 177	16	12	576	
177 » 186	18	13	620	
186 » 195	18	13	671	
195 » 204	20	14	717	
204 » 213	20	14	766	
213 » 223	22	15	808	
223 » 232	22	15	854	
232 » 241	24	17	908	
241 » 250	24	17	972	
250 » 261	26	18	1031	
261 » 271	26	18	1097	
271 » 282	28	19	1160	
282 » 293	28	19	1242	
293 » 303	30	20	1312	
303 » 314	30	20	1380	

Na parte que corresponde às embarcações ligadas a turcos, esta tabela corresponde sensivelmente às seguintes regras:

a) O número mínimo de embarcações ligadas a turcos é 2.

b) Para navios de mais de 48 metros de comprimento (na linha de água correspondente à marca de verão), junta-se mais um par de turcos por cada 9 metros a mais, ou fracção, além de 48 metros.

Este número de embarcações ligadas a turcos é pois

dado pelo número inteiro imediatamente superior ao valor de N calculado pela fórmula seguinte:

$$N = 2 + \frac{1}{9} (C - 48)$$

em que C é o comprimento em metros, na linha de água correspondente, à marca do bordo livre de verão.

c) O número de pares de turcos não deve, em caso algum, ser superior ao número de embarcações julgadas necessárias para receber todas as pessoas a bordo.

Ainda a tabela acima descrita sugere as seguintes observações:

d) Embora as embarcações ligadas a turcos devam ser todas da classe I (artigo 51.º), verifica-se pela tabela que, quando se têm mais de quatro embarcações, uma, pelo menos, sobre cada grupo de quatro, pode ser da classe I-C.

e) A capacidade cúbica mínima de todas as embarcações a bordo pode ser tomada na tabela ou calculada pela seguinte fórmula:

$$2.2 C + 0.009 C^2 - 70$$

em que C é o comprimento do navio na linha de água carregada (marca de verão), expresso em metros.

Art. 53.º Quando não seja praticável ou razoável montarem-se os turcos correspondentes às embarcações previstas na coluna A) da tabela do artigo 51.º, pode a Direcção da Marinha Mercante conceder uma redução no número de essas embarcações desde que não resulte um número inferior ao das embarcações de boca aberta da classe I, indicado na coluna B) da mesma tabela. Neste caso, devem as restantes embarcações ser colocadas de forma a poderem ser rapidamente lançadas à água.

§ único. Exceptuam-se deste limite fixado na coluna B) os navios cuja construção começou em 31 de Dezembro de 1914, ou antes desta data, ou aqueles que a Direcção da Marinha Mercante verificar que têm de ser tratados de modo excepcional.

Nestes casos, porém, a redução do número de embarcações de boca aberta previstas na coluna B) da tabela do artigo 51.º será apenas permitida dentro do seguinte critério:

Navios de comprimento entre 75 e 140 metros podem ter uma embarcação a menos.

Navios de 140 metros ou de comprimento superior podem ter duas embarcações a menos (uma por bordo).

Para autorizar esta diminuição do número de embarcações, deve a Direcção da Marinha Mercante impor que as embarcações disponíveis possam ser arriadas à água dentro de curto intervalo de tempo, contado a partir da tiragem das capas das embarcações, sendo a manobra feita com o número de homens que a bordo, em serviço normal, estariam disponíveis para esse fim.

Cada embarcação será então arriada com dois homens, pelo menos, e com todo o equipamento que lhe compete, de acôrdo com o presente regulamento.

Art. 54.º Se o navio tem embarcações de comprimento superior a 15 metros e essas embarcações podem receber maior número de pessoas do que o indicado em consequência do exposto no artigo 46.º, pode, excepcionalmente, a Direcção da Marinha Mercante conceder mais uma redução no número de embarcações ligadas a turcos, uma vez que fique bem provado que se atinge o mesmo fim com as disposições adoptadas.

Art. 55.º Além das embarcações salva-vidas, deve um navio de passageiros, fazendo a navegação de longo

curso, ter a bordo balsas salva-vidas em número suficiente para suportarem 25 por cento do número total de pessoas a bordo ou do número de pessoas que o navio pode comportar de acôrdo com o respectivo registo, devendo os 25 por cento incidir sobre o maior destes números.

Art. 56.º Quando as embarcações ligadas a turcos não dêem-acomodação suficiente para o número total de pessoas a bordo ou para o número de pessoas que o navio pode carregar de acôrdo com o respectivo registo, tomando-se como referência o maior destes dois números, devem então ser tomadas as necessárias disposições para se anular essa deficiência de modo que as embarcações salva-vidas a adicionar às existentes não prejudiquem a manobra das que são ligadas a turcos e das balsas referidas no artigo anterior, assim como a concentração das pessoas a bordo nas estações de embarque. A disposição das embarcações a adicionar será, em geral, a seguinte:

a) Mais uma embarcação sob cada par de turcos;

b) Outras embarcações colocadas no convés ou nos tombadilhos e dispostas de forma que possam ser lançadas por um ou outro bordo e ligadas de modo que possam flutuar, livres do navio, quando não haja tempo para as lançar ao mar.

Art. 57.º Quando a Direcção da Marinha Mercante verificar que não é possível fazer-se a instalação de mais embarcações ligadas a turcos ou dispô-las como foi dito no artigo anterior, para se conseguir acomodação para todas as pessoas a bordo ou para todas as pessoas que podem ser embarcadas de acôrdo com o registo na capitania, tomando-se como referência o maior destes dois números, pode então ser permitido ao armador a adopção de balsas (incluindo as jangadas de pequeno pêso), em vez de embarcações salvavidas, em número suficiente para as restantes pessoas que não tenham acomodação nas embarcações salvavidas. Esta concessão só será dada no caso da capacidade cúbica total das embarcações salva-vidas ser igual, pelo menos, ao maior dos dois números:

a) 75 por cento da capacidade total requerida para todas as pessoas a bordo, ou a capacidade requerida para 75 por cento das pessoas a bordo;

b) Mínimo previsto na tabela do artigo 51.º

Art. 58.º O capitão ou armador de um navio de passageiros de longo curso que pretender levar a bordo menos embarcações salva-vidas, ou, no caso de um navio abrangido pelo disposto no artigo precedente, menos embarcações salva-vidas e balsas das que são necessárias para todas as pessoas cujo número vem mencionado no respectivo certificado, deve declarar na capitania, antes da partida, que as embarcações salva-vidas ou que estas e as balsas, conforme o caso de que se tratar, serão suficientes para acomodar todas as pessoas embarcadas ou que porventura venham a ser embarcadas em qualquer dos portos onde vai tocar durante a viagem, e que, além disso, tem balsas em número suficiente para 25 por cento do número máximo de pessoas que virá a ter a bordo durante a viagem.

Art. 59.º No caso de um navio abrangido pelo disposto no artigo 57.º e em que o capitão pretenda levar para a viagem embarcações e balsas salva-vidas em número menor do que é exigido para o número de pessoas referido nos registos da capitania, deve então ser feita uma ulterior declaração pela qual o capitão ou o armador se torne responsável pela afirmação de que a capacidade cúbica total das embarcações salva-vidas a bordo não é inferior ao mínimo referido naquele artigo 57.º, a não ser que desta condição resulte um número de embarcações salva-vidas superior ao que corresponde ao número máximo de pessoas a embarcar na viagem em questão.

Art. 60.º Quando o número de embarcações salva-vidas seja superior a dez, uma delas deve ser provida de uma instalação de telegrafia sem fios.

Se o número de embarcações for superior a quinze, deve uma delas ser provida de motor a gasolina e de uma instalação de telegrafia sem fios; se for superior a vinte, devem duas das embarcações salva-vidas ser providas de motor a gasolina e de instalação de telegrafia sem fios.

§ 1.º As embarcações com motor devem ter faróis.

§ 2.º A Direcção da Marinha Mercante pode, sob requerimento do armador, permitir um maior número de embarcações com motor, desde que reconheça que por esse facto não é diminuída a eficiência dos meios de salvação a bordo.

Art. 61.º O número mínimo de bóias de salvação é fixado pela seguinte tabela:

Comprimento do navio em metros	Número mínimo de bóias de salvação
Até 122 metros (excl.)	12
De 122 até 183 metros	18
De 183 até 244 metros	24
De 244 metros em diante	30

§ único. 50 por cento destas bóias devem ser providas de fachos susceptíveis de se inflamarem em contacto com a água.

Art. 62.º Deve existir a bordo, por cada pessoa embarcada, um colete de salvação ou outro objecto de igual flutuabilidade e susceptível de ser bem ligado ao corpo.

Além disso, deve também haver a bordo um número suficiente de coletes de salvação ou de objectos com o mesmo fim, destinados a crianças.

Número de embarcações, bóias e coletes de salvação que devem existir a bordo dos navios de passageiros navegando na zona de navegação da grande cabotagem.

Art. 63.º A tabela adiante exposta indica o número mínimo de embarcações ligadas a turcos e a capacidade cúbica mínima total das embarcações salva-vidas a bordo, incluindo aquelas em que o número de pessoas foi determinado em função da área do convés, as quais são consideradas como se a sua capacidade cúbica fôsse igual ao produto desse número de pessoas por 0,283.

A tabela é a seguinte:

Comprimento do navio em metros	Número mínimo de embarcações ligadas a turcos.		Capacidade cúbica mínima das embarcações ligadas a turcos. — Metros cúbicos
	Número	Capacidade	
24 a 26	2	6	6,5
26 » 28	2	7,25	8,00
28 » 30	2	8,00	9,00
30 » 32	2	10,00	11,00
32 » 34	2	11,00	12,00
34 » 36	2	12,00	13,25
36 » 38	2	13,25	14,50
38 » 40	2	14,50	15,75
40 » 42	2	15,75	17,25
42 » 44	3	17,25	18,75
44 » 46	3	18,75	19,60
46 » 48	3	19,60	20,45
48 » 50	3	20,45	21,30
50 » 51	3	21,30	
51 » 52	3		
52 » 53	4		

Comprimento do navio em metros		Número mínimo de embarcações ligadas a turcos.	Capacidade cúbica mínima das embarcações ligadas a turcos. — Metros cúbicos
53 » 54.		4	22,20
54 » 55.		4	23,10
55 » 56.		4	24,00
56 » 57.		4	25,00
57 » 58.		4	26,00
58 » 59.		4	27,00
59 » 60.		4	28,00
60 » 61.		5	29,00
61 » 62.		5	30,00
62 » 63.		5	31,00
63 » 64.		5	32,00
64 » 65.		5	33,00
65 » 66.		5	34,00
66 » 67.		5	35,00
67 » 68.		6	36,10
68 » 69.		6	37,20
69 » 70.		6	38,30
70 » 71.		6	39,40
71 » 72.		6	40,55
72 » 73.		6	41,70
73 » 74.		7	42,85
74 » 75.		7	44,00
75 » 76.		7	45,20
76 » 77.		7	46,40
77 » 78.		7	47,60
78 » 79.		7	48,80
79 » 80.		7	50,00

Número de embarcações, bóias e coletes de salvação que devem existir a bordo dos navios de passageiros navegando apenas na zona da pequena cabotagem.

Art. 66.º O número de embarcações ligadas a turcos e a sua capacidade cúbica mínima serão dados pela tabela adiante exposta, notando-se que, na verificação da capacidade mencionada na última coluna, se devem também incluir as embarcações em que o número de pessoas foi deduzido da área do convés.

Para se atingir este resultado dá-se a seguinte regra:

A capacidade cúbica de uma embarcação em que o número de pessoas foi calculado em base à área do convés obtém-se do produto desse número de pessoas por 0,283.

A tabela é a seguinte:

Comprimento do barco em metros	Número mínimo de embarcações ligadas a turcos.	Número mínimo de metros cúbicos para a capacidade de todas as embarcações salva-vidas.
24 até 26	1	2,5
26 » 28	1	4,0
28 » 30	2	5,5
30 » 32	2	6,0
32 » 34	2	6,5
34 » 36	2	7,0
36 » 38	2	7,5
38 » 40	2	8,0
40 » 42	2	8,75
42 » 44	2	9,5
44 » 46	2	10,5
46 » 48	3	11,5
48 » 50	3	12,75

§ 1.º Todas as embarcações podem ser da classe III.

§ 2.º Se o comprimento da embarcação é menor do que 24 metros ou igual ou superior a 50 metros, devem então ser colocados a bordo embarcações salva-vidas e balsas em número e qualidade definidas, para cada caso, pela Direcção da Marinha Mercante, que para esse efeito terá em consideração as dimensões do navio, as suas viagens e o número de pessoas a bordo.

Art. 67.º Cada navio de passageiros, navegando apenas na zona da pequena cabotagem, terá a bordo quatro bóias de salvação, devendo duas, pelo menos, ser providas de fochos de auto inflamação.

Art. 68.º Existirá a bordo um colete de salvação por cada pessoa embarcada.

Número de embarcações, bóias e coletes de salvação que devem existir a bordo dos pequenos vapores de passageiros, das pequenas embarcações de passageiros tais como as lanchas com propulsor mecânico e dos «ferry-boats» empregados no tráfego local.

Art. 69.º No caso das pequenas embarcações de passageiros empregadas na zona do tráfego local, fazendo portanto uma navegação mais reduzida do que a costeira, pode a Direcção da Marinha Mercante isentá-las do que é estipulado nos artigos anteriores até um limite julgado razoável.

Número de embarcações, bóias e balsas salva-vidas que devem existir a bordo dos navios de propulsão mecânica que não são considerados navios de passageiros e que se destinam à navegação de longo curso

Art. 70.º Os navios com propulsor mecânico, não considerados como navios de passageiros, terão, a cada

§ 1.º 50 por cento, pelo menos, das embarcações salva-vidas prescritas nesta tabela com, pelo menos, metade da capacidade cúbica acima indicada, devem ser das classes I ou II.

§ 2.º Se o comprimento do navio é inferior a 24 metros ou igual ou superior a 80 metros, a Direcção da Marinha Mercante fixará o número de embarcações ligadas a turcos assim como a capacidade cúbica e a classe das embarcações.

§ 3.º A Direcção da Marinha Mercante pode, a requerimento do armador ou do capitão, autorizar que um navio seja equipado com um número de embarcações ligadas a turcos menor do que aquele estipulado na tabela e também com menor capacidade cúbica, desde que o número e capacidade assim reduzidos sejam suficientes para a acomodação de todas as pessoas a bordo.

No caso desta redução, a Direcção da Marinha Mercante fixará quantas embarcações deverão ser da classe I.

§ 4.º Se as embarcações ligadas a turcos não oferecem acomodação suficiente para todas as pessoas a bordo, deve o navio ser provido de mais embarcações de madeira ou metálicas, ou então ter a bordo balsas salva-vidas em número suficiente para que, combinadas com as embarcações salva-vidas, dêem acomodação para todas as pessoas a bordo.

Art. 64.º Cada navio deve ser provido de um número de bóias de salvação igual ao número de embarcações salva vidas, notando-se, porém, que o número de bóias de salvação nunca será inferior a seis.

§ único. Uma, pelo menos, das bóias de salvação deve ter facho de auto-inflamação.

Art. 65.º Existirá a bordo, por cada pessoa, um cinto de salvação ou outro dispositivo equivalente sob o ponto de vista da reserva de flutuabilidade e de ser também capaz de se adaptar bem ao corpo.

Este critério dá o número mínimo de cintos de salvação a bordo.

bordo, o número suficiente de embarcações dando acomodação para todas as pessoas embarcadas. As embarcações salva-vidas estarão ligadas a turcos e metade do seu número ou, pelo menos, metade da capacidade total será obtida com embarcações da classe I.

Art. 71.º O número de bóias de salvação será, pelo menos, de seis e uma delas terá facho luminoso.

Art. 72.º Existirá a bordo, pelo menos, um colete de salvação por cada pessoa embarcada.

Meios de salvação a bordo dos navios de propulsão mecânica que não são considerados navios de passageiros e que se destinam à navegação da grande e da pequena cabotagem

Art. 73.º Os navios navegando nas zonas de navegação da grande ou da pequena cabotagem devem ter uma ou mais embarcações dando acomodação para todas as pessoas a bordo.

§ 1.º Se a navegação é na zona da grande cabotagem, essa embarcação ou embarcações serão da classe I ou da classe II, podendo ser usada uma embarcação da classe III por cada embarcação da classe I ou da classe II existente a bordo.

§ 2.º Se a navegação é na zona da pequena cabotagem, é suficiente haver a bordo uma embarcação da classe I, podendo as restantes, quando necessárias, pertencer a uma das outras classes.

§ 3.º Quando exista uma só embarcação salva-vidas, deve essa ser colocada de forma que possa ser arriada facilmente por um ou outro bordo.

Art. 74.º Cada barco nestas condições terá duas bóias de salvação, sendo uma, pelo menos, com facho luminoso.

Art. 75.º Existirá a bordo, pelo menos, um colete de salvação por cada pessoa embarcada.

Meios de salvação a bordo dos navios de propulsão mecânica que não são navios de passageiros e cuja arqueação bruta é igual ou inferior a 150 toneladas

Art. 76.º Os barcos com propulsão mecânica, de tonelagem bruta igual ou inferior a 150 toneladas, não transportando passageiros, podem ter um tratamento geral ou especial, diverso do que é indicado nos artigos anteriores, mas cada caso será estudado em detalhe pela Direcção da Marinha Mercante.

Meios de salvação a bordo dos veleiros empregados na pesca e providos ou não de motor auxiliar

Art. 77.º Aos barcos nestas condições devem ser applicadas as disposições contidas no artigo 84.º

Meios de salvação a bordo dos veleiros, considerados como navios de comércio, fazendo a navegação de longo curso

Art. 78.º Cada veleiro fazendo a navegação de longo curso será provido de:

Uma ou mais embarcações salvavidas da classe I, dando acomodação para todas as pessoas a bordo.
Uma outra embarcação da classe II ou III.

§ único. As embarcações podem estar ou não ligadas a turcos, mas, em qualquer dos casos, a sua disposição a bordo será tal que o seu lançamento ao mar seja fácil.

Art. 79.º Cada embarcação salva-vidas será provida de uma bóia de salvação e uma, pelo menos, das bóias de salvação terá facho luminoso.

Art. 80.º Cada pessoa a bordo terá o seu colete de salvação.

Meios de salvação a bordo dos veleiros navegando apenas na zona da grande cabotagem, e considerados como navios de comércio

Art. 81.º Qualquer veleiro, matriculado como navio de comércio e navegando exclusivamente na zona da grande cabotagem, será provido de:

Uma ou mais embarcações suficientes para todas as pessoas a bordo e dispostas de modo a poderem ser rapidamente deitadas à água. Uma, pelo menos, dessas embarcações será da classe I ou da classe II.

Duas bóias de salvação, devendo uma, pelo menos, ser provida de facho luminoso.

Um colete de salvação por cada pessoa a bordo.

Meios de salvação a bordo dos veleiros de comércio marítimo, navegando apenas na zona da pequena cabotagem

Art. 82.º Qualquer veleiro de comércio marítimo, navegando exclusivamente na zona da pequena cabotagem, será provido de:

Uma ou mais embarcações com acomodação suficiente para todas as pessoas de bordo;

Duas bóias de salvação;

Um colete de salvação por cada pessoa a bordo.

Meios de salvação a bordo dos veleiros do comércio marítimo, de tonelagem bruta igual ou inferior a 150 toneladas

Art. 83.º A Direcção da Marinha Mercante pode reduzir para estes veleiros, até onde fôr razoável, o que é exigido nos artigos anteriores.

Meios de salvação a bordo dos restantes barcos não considerados nos artigos anteriores

Art. 84.º Os restantes barcos não mencionados nos artigos precedentes serão providos:

No caso de navegarem na zona de navegação da grande cabotagem ou de longo curso, do equipamento que está estipulado para os veleiros navegando nas mesmas zonas;

No caso de navegarem na zona de pequena cabotagem, de uma ou mais embarcações com, pelo menos, uma bóia de salvação, ou então uma bóia de salvação ligada a outras bóias de salvação, coletes de salvação ou de outros dispositivos de suficiente flutuabilidade. O conceito geral a observar nestes casos consiste em se procurar conseguir que os meios de salvação disponíveis dêem, quando usados, garantia de uma certa flutuabilidade a todas as pessoas.

§ único. A Direcção da Marinha Mercante poderá conceder isenção do que fica estipulado neste artigo, fundamentada em razões absolutamente atendíveis.

Modêlo do relatório de inspecção aos meios de salvação a bordo

Art. 85.º O relatório a que se refere o artigo 4.º do decreto que aprova o presente regulamento deve ser feito em fôlhas do modêlo anexo.

Paços do Governo da República, 20 de Junho de 1925.—O Ministro da Marinha, *Fernando Augusto Pereira da Silva*.

MINISTÉRIO DA MARINHA



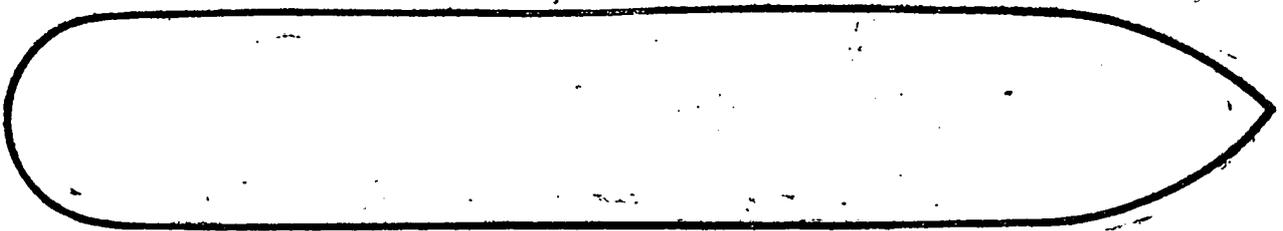
RELATÓRIO DA INSPECÇÃO AOS MEIOS DE SALVAÇÃO A BORDO

DIRECÇÃO DA MARINHA MERCANTE

Capitania do porto de ...

Nome do navio e número oficial	Porto de registo	Comprimento (sinal)	Sistema de propulsão	Número de pessoas a bordo	Fim a que se destina

Número do croquis	Descrição	Dimensões			Capacidade cúbica — Área do convés	Número de pessoas	Reserva de flutuabilidade	
		Comprimento	Boca	Pontal			Material	Capacidade — Metros cúbicos



Observações. — A numeração das embarcações será feita sob o critério de que todas as embarcações servidas por um mesmo par de turcos devem ter o mesmo número, aplicando-se os números ímpares a estibordo e os números pares a bombordo. As embarcações ligadas a turcos recebem os números que lhes competem; as embarcações adicionais colocadas por debaixo e todas as outras servidas pelo mesmo par de turcos recebem o mesmo número com uma letra *a, b, c...* seguindo-se a ordem por que seriam arriadas, em caso de emergência ou em exercício. Assim a terceira embarcação a bombordo teria o n.º 6; a embarcação que ficasse por debaixo seria designada por 6 *a*; duas outras encaixadas por fora dessa teriam sucessivamente as designações 6 *b* e 6 *c*, seguindo-se a ordem por que haveriam de ser arriadas; igual designação teriam essas duas embarcações se fôsem colocadas mais para meio navio, uma por cima da outra, mas servidas pelo mesmo par de turcos.

	Descrição	Número	Onde estão collocados
Coletes de salvação			
Bóias de salvação			

Balsas salva-vidas	Descrição	Número de pessoas

No dia ... de ... de 19... foram inspeccionados os meios de salvação d'este navio, tendo-se concluído que estão de acôrdo com o exposto no regulamento do decreto n.º 11:020, de 20 de Junho de 1925, e instruções da Direcção da Marinha Mercante.

Todos os meios de salvação existentes a bordo à data da inspecção a que se refere este relatório ficam aqui mencionados e descritos; o seu estado pareceu ser satisfatório.

O Técnico que procedeu à inspecção,

O Capitão do porto,

Data da inspecção: ... de ... de 19...

Vistorias posteriores

Data da vistoria	Pôrto onde foi realizada a vistoria	Referência às vistorias e assinatura do respectivo técnico

MINISTÉRIO DO TRABALHO

11.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 11:021

Com o fundamento no artigo 4.º da lei n.º 1:794, de 30 de Junho último, que autoriza o Governo a entregar à Direcção Geral dos Hospitais Cívicos de Lisboa a importância de 1:883.966\$11, correspondente ao excesso de despesas verificado no ano económico de 1923-1924, abrindo para esse efeito, com as devidas formalidades, o respectivo crédito especial;

Sob proposta do Ministro do Trabalho e tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem decretar a abertura no Ministério das Finanças, a favor do Ministério do Trabalho, de um crédito especial de 1:833.966\$11, cuja quantia é inscrita no

capítulo 12.º, artigo 29.º, do orçamento do referido Ministro do Trabalho, para 1925-1926, sob a rubrica «*Deficit* respeitante ao ano económico de 1923-1924».

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de Dezembro de 1894, e examinado e visado pelo Conselho Superior de Finanças, de conformidade com a alínea a) do n.º 2.º do artigo 10.º do decreto-lei n.º 5:525, de 8 de Maio de 1919.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 13 de Agosto de 1925. — MANUEL TEIXEIRA GOMES — *Domingos Leite Pereira* — *Augusto Casimiro Alves Monteiro* — *António Alberto Torres Garcia* — *Ernesto Maria Vieira da Rocha* — *Fernando Augusto Pereira da Silva* — *Vasco Borges* — *Nuno Simões* — *Isidoro Pedro Leger Pereira Leite* — *João José da Conceição Camoesas* — *Francisco Alberto da Costa Cabral* — *Manuel Gaspar de Lemos*.